

IMAGINÁRIOS DO MAR

UMA ANTOLOGIA CRÍTICA

VOL. 2



INTRODUÇÃO

O mar na escrita: matriz e arquivo de imagens

Carlos F. Clamote Carreto

IELT – Instituto de Estudos de Literatura e Tradição (NOVA FCSH)

Luís Martins

IELT – Instituto de Estudos de Literatura e Tradição (NOVA FCSH)

Nota introdutória

O acto de criação é de natureza obscura; nele é impossível destrinçar o que é da razão e o que é do instinto, o que é do mundo e o que é da terra [...]. Não há vitória definitiva sem a reconciliação dos contrários. É no mar crepuscular e materno da memória, onde as águas «superiores» não foram ainda separadas das «inferiores», que as imagens do poeta sonham pela primeira vez com a precária e fugidia luz da terra.

Diante do papel, que «la blancheur défend», o poeta é uma longa e só hesitação. Que Ifigénia terá de sacrificar para que o vento propício se levante e as suas

naves possam avistar os muros de Tróia? Que augúrios escuta, que enigmas decifra naquele rumor de sangue em que se debruça cheio de aflição?

Eugénio de Andrade, «O sacrifício de Ifigénia», in Rosto Precário, p. 19-20.

Antes de surgirem as primeiras sílabas, antes de brilharem, nas trevas da noite primordial, as primeiras palavras que se unem umas às outras no leito nupcial do ritmo, é do mar que emerge, para Eugénio de Andrade, a poesia. Mar enquanto plasma matricial e indiferenciado gerador de todas as formas, análogo, neste sentido, à mallarmeana página em branco que acolhe, relutante, aos primeiros sinais gráficos. Não se trata de uma poesia feita de antinomias (aristotélicas, cartesianas ou outras), mas antes matéria que mantém viva a memória da primitiva aliança entre *logos* e *mythos*, discurso articulado e imaginação ficcional, linguagem e universo fusional das imagens. Como mantém viva também a memória deste sacrifício arcaico (que tem, também ele, como cenário fundador o mar) que exige a morte da filha de Agamémnon e do próprio poeta para que os ventos voltem a soprar conduzindo o poema a bom porto.

É a esta consubstancialidade entre o mar e a escrita, declinada das mais variadas formas em função das épocas, dos géneros ou dos registos discursivos adotados, que o segundo volume do projeto antológico *Imaginários do mar* nos convida a regressar. O conceito de *imaginário* não deve ser aqui entendido de forma redutora como pura fantasia, sonho ou ficção que teima em construir mundos alternativos à realidade ou mesmo em clara oposição com a realidade experienciada, documentada ou testemunhada, mais sim na sua qualidade de dinâmica estruturante que medeia e reconfigura incessantemente a relação do homem com o mundo através da gramática própria das imagens. Nesta perspetiva, torna-se um precioso conceito operativo para a exploração da literatura, quer esta assuma uma dimensão abertamente ficcional, quer assuma o registo documental do relato construído a partir da observação das *realia* que compõem o admirável universo marítimo. Este segundo volume não podia deixar, neste sentido, de desenvolver uma reflexão sobre o estatuto oscilante e a natureza multiforme das narrativas marítimas que exploram os limiares entre o relato testemunhal (seja ele direto ou indireto, real ou simulado) e a criação assumidamente ficcional, experiência vivida e recomposição da e pela escrita na qual afloram incessantemente memórias literárias, ecos de práticas rituais, vestígios de mitos e lendas. Entre metáforas, metonímias

e alegorias, a própria tessitura retórica destas narrativas espelha fragmentos do tempo, sensibilidades literárias e autores, práticas artísticas e científicas, lugares e culturas: em “Manuscrito encontrado numa garrafa” (1833) e “Narrativa de Arthur Gordon Pym de Nantucket” (1838), de Edgar Allan Poe, encontram-se as ideias de travessia oceânica e de naufrágio, as observações naturalistas e as utopias culturais da época. Outros textos sugerem diálogos, reais ou ilusórios e fabulosos, como o relato de naufrágio de Jorge de Albuquerque Coelho, quando este herói chamou os companheiros, descrentes nas possibilidades de se salvarem, e de um livro de rezar tirou duas folhas – uma com a imagem de Nosso Senhor Jesus Cristo Crucificado, outra a de Nossa Senhora – e pregou-as ao pé do mastro e à vista de todos, e fez de seguida um discurso para os animar – “não haja quem enfraqueça nem desmaie, ponhamos os olhos naquelas imagens...”¹. O Capitão Ahab, em *Moby Dick* (1851 [2005: 193-194]), para os animar na caça à baleia branca, chamou os tripulantes para a popa do baleeiro e mostrou-lhes um dobrão em ouro, que pregou ao mastro: “Aquele de vocês que assinalar uma baleia branca com testa enrugada e a queixada retorcida... ficará dono desta moeda de ouro”.

Começamos por levantar um conjunto de questões sobre o mar na escrita, antes de procedermos a uma aproximação às Relações de Naufrágio com base nas histórias das naus São João, Santa Maria da Barca, Conceição e Santo António, segundo as versões da *História Trágico-Marítima* de Gomes de Brito. Um trajeto que nos conduzirá a esboçar, no final desta reflexão introdutória, um inventário/uma tipologia de imagens do mar criadas por palavras e expressões que descrevem o que ocorre no mar (em terra fala-se no sofrimento, em geografias, populações hostis ou acolhedoras): as tentativas para manter a flutuar a nau São João até ser destruída nas vagas; o percurso de batel dos naufragos da nau Santa Maria da Barca pela costa (aportam a praias, em geral em ilhas, para procurarem água e alimentos); a ansiedade na nau Conceição até bater nos baixos; e a viagem acidentada da nau Santo António.

¹ Sérgio, António (Coord.) (1956) *História Trágico-Marítima, compilada por Bernardo Gomes de Brito* (anotada, comentada e acompanhada de um estudo por António Sérgio), Vol. II, Lisboa, Editorial Sul Limitada, p. 143.

Uma narrativa que encontre os seus “dispositivos de voz” – noção de Chantale Meure (2018: 13-14) para o desejo de contar que motiva os sobreviventes, os que os ouvem e os leitores, a falar dele –, alonga-se numa “espécie de ‘romance verdadeiro’”. Dois exemplos abreviados. *A Jangada da Medusa* (1818-1819)², uma pintura de Théodore Géricault, fixa um instante do esforço de sobrevivência dos tripulantes e passageiros da fragata *La Méduse*³, contado pelo médico Savigny e pelo cartógrafo Corrêard (1817). Eugène Sue escreveu *La Salamandre* (1832)⁴, Jules Verne – admirador do quadro de Géricault – publicou *Le Chancellor* (1874), e Pinheiro Chagas (1874: 95-113) discorreu em *Dramas do Mar* sobre o naufrágio, a pintura, o livro de Sue e o teatro que Desnoyer e Dennery tinham encenado em Paris. Vieram mais tarde a público, em *La Revue de Paris* (1907)⁵, excertos do Diário do engenheiro Charles-Marie Brédif que integrava um outro grupo de sessenta e três naufragos que chegou à costa da Mauritânia e a percorreu até à cidade de Saint-Louis, tendo em 2015 Jouon e Dumont produzido um documentário-ficção sob o título “A verdadeira história da jangada da Medusa”. O texto de Brédif (2017) surgiu recentemente em brochura, ano em que se anunciou a realização de um filme inspirado na pintura de Géricault⁶.

² O quadro de Géricault, exposto pela primeira vez no *Saloon de Paris* de setembro de 1816, mede 716 centímetros por 491 centímetros. O médico Jean-Baptiste Savigny assumiu a liderança do grupo depois dos primeiros dias conturbados. Da leitura do livro que ambos publicaram e desta conversa Géricault concebeu um cenário que horrorizou os contemporâneos, mas que pretendia de algum modo traduzir num momento final os treze dias de vida na jangada, os motins, canibalismo e homicídios, até à altura em que foram recolhidos por um navio.

³ Encalhou em 2 de julho de 1816 num baixio ao largo de Cabo Branco e centena e meia de sobreviventes refugiou-se numa jangada construída com os destroços do navio e no final de treze dias restavam quinze.

⁴ Sue foi assistente de médico num navio da Marinha Francesa durante seis meses e consultou relatórios médicos, tendo ficado com uma ideia dos sofrimentos dos sobreviventes.

⁵ Ver *La Revue de Paris*, 1º e 15 juin, 14º Année, Tome 3, mai-juin 1907, pp. 631-645 e pp. 782-804; e 1 juillet, 14º Année, Tome 4, juillet-août 1907, pp. 135-159.

⁶ Título em francês do documentário, “La véritable histoire du Radeau de la Méduse”. Para um olhar mais pormenorizado sobre alguns dos ecos no tempo ver, por exemplo: Alain Morgat, “Jacques-Olivier Boudon, *Les naufragés de la Méduse*”, in *Revue d'histoire du XIXe siècle*, 56 | 2018, 257-259. A referência eletrónica deste artigo é: Alain Morgat, “Jacques-Olivier Boudon, *Les naufragés de la Méduse*”, *Revue d'histoire du XIXe siècle* [En ligne], 56 | 2018, mis en ligne le 15 octobre 2018, consultado a 21 janvier 2020. URL: <http://journals.openedition.org/rh19/5854>. No Museu da Marinha em Rochefort foi construída uma réplica da jangada, que pertence à coleção museológica, e costuma acolher eventos e encontros de descendentes dos sobreviventes.

Owen Chase (1821) narrou o abalroamento do baleeiro Essex por uma baleia e as atribuições dos náufragos⁷, um registo que, acrescentado ao de um sobrevivente com quem falou e à participação numa época de caça, ajudaram Herman Melville a escrever *Moby Dick*⁸, um dos romances mais traduzidos e reeditados, que se tornou uma fonte para adaptações ao teatro, ópera e balet, banda desenhada, cinema e televisão⁹. Nathaniel Philbrick (2000: xiii-xvii) – para quem, quando esta obra foi publicada, parte da atracção pelo mar e pela navegação à vela tinha sido destruída pelo motor a vapor, e pelo papel desmistificador das correntes intelectuais protagonizadas por Charles Darwin e Herbert Spencer – retomou recentemente a narrativa original do Essex e escreveu *No Coração do Mar* (2000), texto que em 2015 foi passado ao cinema.

Textos que geram imagens que geram textos

Estes casos remetem-nos para o nó górdio formado por esse indestrinçável laço que une palavra e imagem e do qual emerge não apenas a imaginação poética tão bem explorada pela fenomenologia bachelardiana da matéria, mas também

⁷ Num documento intitulado *Narrativa do mais extraordinário e angustiante naufrágio do baleeiro Essex*. Conta os três meses em que os náufragos andaram à deriva, sob condições do tempo muito duras e esfomeados e, finalmente, uma situação de canibalismo decidida por tiragem à sorte.

⁸ Diz-nos Gilbert King (2015: vii) que em julho de 1852 Melville esteve em Nantucket, depois de publicar *Moby-Dick*, e no último dia encontrou George Pollard Jr., que era o Capitão do baleeiro Essex e que foi um dos sobreviventes do naufrágio. Conversariam muito brevemente e, mais tarde, Melville escreveria (citado por King): “Para os ilhéus, não era ninguém ... para mim, o homem mais impressionante, totalmente despretensioso e até humilde – que encontrei”. Comandaria um segundo baleeiro, *Two Brothers*, que se afundou ao bater num recife do coral. Tido por “azarado” – entre os marítimos designa-se um “Jonas” – nunca mais seria contratado.

⁹ A primeira adaptação ao cinema, ainda mudo, seria *The Sea Beast* (1926), seguindo-se em 1930 uma versão sonora com o título *Moby Dick* e com o mesmo elenco de artistas. Na mesma ocasião e nos estúdios da Warner Bros. – que tinha produzido os filmes anteriores – William Dieterle realizou *Daemon des Mers*, uma versão em língua alemã. John Huston realizou em 1956 nova versão, que teve Gregory Peck como capitão Ahab e Orson Welles como padre Mapple. Em 1998 a história foi adaptada à Televisão, e em 2011 realizou-se uma mini-série para o mesmo formato. Em 2015 o naufrágio do baleeiro Essex seria também adaptado à Televisão, a partir de um romance histórico homónimo, num enredo centrado na recolha de uma narrativa dos eventos por Herman Melville.

o poder sugestivo e cognitivo da imagem através do maravilhoso de registo científico e do espanto, como postura epistemológica de abertura ao Outro, ao Mundo, ao Desconhecido. A edição original de *Vinte Mil Léguas Submarinas* (1870)¹⁰ contém cento e dezoito ilustrações que no essencial fundem o conhecido e o imaginado – no submarino Náutilus (imaginação) o Capitão Nemo mede a latitude e longitude do lugar (operação de rotina); a cabine de Nemo está cheia de instrumentos existentes e imaginários; a morte, uma experiência quotidiana, celebrada num funeral submarino (imaginação). A edição de *Robinson Crusoé* (1719) jogou com estes nexos e integrou o retrato do herói, mapas da Ilha a que foi parar e do circuito marítimo que seguiu.

Num tempo e num registo diversos, recorde-se a viagem ficcional de Alexandre o Grande ao fundo do mar que se apresenta, essencialmente na versão francesa do *Roman d'Alexandre* composta por Alexandre de Paris em finais do século XII (circa 1180) no seguimento da vasta e complexa tradição que remonta a Pseudo-Calístenes (século III a.C.) e à tradução latina de Júlio Valério (início do século IV) e que desagua nas várias adaptações em prosa deste romance a partir do século XIII, como uma experiência insólita e ininteligível para os companheiros de viagem, próxima da loucura, mas inteiramente motivada pelo desejo de conhecimento¹¹. Chegado à orla das terras desertas da Índia e das suas maravilhas, eternamente insatisfeito com as suas conquistas, como se a terra se tivesse tornado demasiado pequena para ele, Alexandre decide explorar, graças a um engenho (semelhante a um tonel) transparente e equipado com lanternas contruído por um mestre vidreiro, o fundo do mar para conhecer as criaturas que habitam este universo ainda virgem e desconhecido:

“Assés ai par la terre et venu et alé,
De ciaux de la mer voil savoir la verité,
Ja mes ne finerai si l'avrai esprové” (v. 396-398).

¹⁰ O livro de Jules Verne é também um exemplo do jogo de adaptações que faz a história de um artefacto cultural. As primeiras duas para o cinema aconteceram ainda em versão muda (1907 e 1916), seguindo-se desde então trabalhos para o cinema, documentário, animação, banda desenhada, teatro, música e jogos vídeo. Ver https://fr.wikipedia.org/wiki/Vingt_Mille_Lieues_sous_les_mers para uma listagem atualizada e completa.

¹¹ Esta sequência ocupa os versos 389 a 541 da Secção III.

[“Já percorri a terra de lés a lés,
E das coisas do mar, quero agora saber a verdade,
E não descansarei enquanto não a conhecer”] (*tradução nossa*)

Durante a aventura, o herói observa e é observado pelos peixes intrigados por este estranho objeto, o texto insistindo sobre a acuidade do olhar de Alexandre, atento, analítico, totalizante, que vê nos peixes grandes e poderosos que devoravam os mais pequenos o espelho das injustiças que corrompem a sociedade, descobrindo assim que a ordem do mundo está minada pela inveja e a avareza (v. 471-475; 500-511). No seio desta lógica implacável, peixes miúdos e graúdos inventam vários estratagemas, uns para tentarem escapar, outros para serem predadores mais eficientes. Da observação deste bailado subaquático, tira Alexandre importantes ensinamentos sobre o sentido da cavalaria e a arte da guerra (v. 485-489; 526-534). A viagem do rei macedónico ao fundo do mar adquire assim uma dimensão simultaneamente extrospetiva e introspetiva através da qual reconfigura a sua identidade moral e política e reorienta a sua estratégia militar numa tentativa de conciliação entre a força e a inteligência (a astúcia, a arte do engano), a dominação do mundo através das armas e um modelo de soberania assente no conhecimento, na retidão e na *larguitas*. E assim se transforma o fundo do mar numa autêntica imagem do mundo (*imago mundo*) e num singular espelho dos príncipes.

Nas obras de divulgação o espanto também é um instrumento. Léon Sonrel (1880, xi) fala num mundo misterioso – “... um assunto interessante e vasto, mas ouriçado de inúmeras dificuldades. Que há de mais misterioso que o fundo do mar?” –, interrogação que se prolonga nos subtítulos: “o fundo atual do mar”, “orografia submarina”, “sedimentos marinhos”, “vida submarina”, “os trabalhos do homem no fundo do mar”, “mergulhadores”, “movimentos súbitos”, “movimentos lentos”, “a pequenez do homem perante o oceano”, etc. O espectro vasto de temas é acompanhado, sempre, por desenhos. *Mistérios do Mar* (1891) e *O Mar e as suas Maravilhas* (1907), incluem correntes, marés, meteorologia (ciclones, ventos, calmas), corais, recifes, espécies (esponjas, bivalves, moluscos, grandes mamíferos, etc.), a história do mar, a água, o oceano universal, movimentos do fundo do mar, etc.

Particularizando num caso da costa portuguesa. O Tejo é um rio que contém um mar, o *Mar da Palha*. Lisboa sem um “rio largo e profundo como um mar”,

consideram os autores do *Guia de Portugal*¹², seria uma cidade “quase inteiramente insula e inestética... incolor e incaracterística”. A investigação histórica revela outras paisagens: em Lisboa os barcos aportavam próximo das portas de São Vicente e os navios fundeavam frente ao sítio e praia do Restelo, a norte da torre de Belém, próximo do local onde o infante D. Henrique fundaria a *casa de Nossa Senhora da invocação de Belém*, ermida para socorro espiritual aos marinheiros¹³. Baldaque da Silva diz no estudo sobre a barra e o porto de Lisboa que a construção da torre do Bugio formou uma barreira à entrada livre das águas marítimas – que fazia do rio “um braço de mar” – e na altura da enchente a maré entrava em vagalhão na costa desabrigada entre Cascais e o fundeadouro de Belém e abrangia a área de Paço de Arcos à Trafaria.

A cartografia e os roteiros marítimos figuram as costas e os mares por meio de linhas, espaços, zonas fundas ou baixos, canais, caladouros e ancoradouros, *pontos notáveis* pelos quais se orientam os marítimos à vista da terra. Na escrita dominam palavras como marítimo e rural, campo e praia, águas interiores e oceânicas, lado do mar e lado da terra, região litoral, região costeira, zona litoral, zona costeira, orla litoral, orla costeira, linha da costa¹⁴. Em português podemos recordar *Breve Notícia*

¹² GUIA DE PORTUGAL (tomo I) – Lisboa e arredores, Apresentação e Notas de Sant’Anna Dionísio, Texto integral que reproduz fielmente a 1ª edição publicada pela Biblioteca Nacional de Lisboa em 1924, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1991/3ª ed., pp. 157-160; pp. 177-181; 453-455; 460-461, 625-626; 673-674.

¹³ Cfr. Estaço, Gaspar 1625, *Várias Antiguidades de Portugal*, cap. XXVII, p. 117, sobre Lisboa e o rio no tempo de D. Afonso Henriques, e *O Panorama*, vol. 1, série 2ª (1842), p. 58 & p. 100. Entre as cartas ver *Portogalliae que olim Lusitania, nouissima & exactissima descriptio*, Auctore Vernando Alvaro Secco (1560); e Baillieu, Gaspar 1704; *Le Portugal et ses frontières levée sur les lieux par ordre de Philippe IV^e Roy d’Espagne...*; e o *Atlas Universal* do engenheiro-geógrafo. M. Robert (1751 e 1751).

¹⁴ Acerca de expressões ver, por exemplo, Sousa, Arlindo (1965): quem se irrita e se acalma com facilidade é apodado de *mar-bravo*; quem está sempre bêbado é um *não enxuga a rede*; de uma pessoa que está sempre a trabalhar diz-se, próximo do mar, que *anda todo o dia a salear*, e longe do mar é alguém que tem *dias de pica-boi*. Ver também Alves, Joana Lopes (1965) *A linguagem dos pescadores da Ericeira*; Lopes, Ana Maria (1975) *O Vocabulário Marítimo Português e o Problema dos Mediterraneísmos*; Gabriela Vitorino e João Saramago, e Luís Seguro no arquipélago dos Açores, realizaram inquéritos na orla marítima continental e insular em 1984 e 1985 para o Atlas Linguístico e Etnográfico de Portugal e da Galiza (orientação de Lindley Cintra) – os dados do continente foram registados numa edição policopiada de duzentos mapas, com índices remissivos, correspondendo um conceito ou espécie biológica a cada um (1987). O volume IX do Atlas Linguístico-Etnográfico do arquipélago dos Açores conta com cento e cinquenta e seis mapas e notas sobre peixes.

de Sines (Francisco Lopes, 1850), *As Praias de Portugal* (Ramalho Ortigão, 1876), Memória sobre a aquicultura [1892]¹⁵ e os palheiros do litoral (Rocha Peixoto, *Portugália*, 1898)¹⁶. Nas *Memórias Económicas da Academia Real das Ciências* escreveram Andrade Silva (1790) e, sobretudo, Lacerda Lobo (1789-1815). Há uma investigação abundante de naturalistas ligados a Universidades e Museus Universitários¹⁷. O *Inquérito às Pescas* (1891) é a primeira grande inquirição

¹⁵ Apresentada ao *Congresso Pedagógico-Hispano-Portuguez-Americano, Secção Portuguesa, Estações de Aquicultura* (1892). Estes trabalhos resultariam de pelo menos uma excursão que o autor fez pela costa, que incluiu a Ria de Aveiro e a Foz do Mondego, a Foz do Arelho e a Lagoa de Óbidos, de que dá testemunho um caderno de campo intitulado “Excursão com Ricardo Severo” (1890), depositado no Arquivo Municipal da Câmara da Póvoa de Varzim.

¹⁶ Abrindo caminho aos estudos destes modos-de-habitar. Leite de Vasconcelos (sobre os palheiros da Praia de Vieira, 1924). Brito, Raquel Soeiro de (1960) *Palheiros de Mira: Formação e Declínio de um Aglomerado de Pescadores*, Lisboa: Centro de Estudos de Geografia-Universidade de Lisboa, 2009. Oliveira, Ernesto Veiga de, Fernando Galhano e Benjamim Pereira (1975) *Actividades Agro-Marítimas em Portugal*, Lisboa, Instituto de Alta Cultura; Oliveira, Ernesto Veiga de, Fernando Galhano e Benjamim Pereira (1969) *Construções Primitivas em Portugal*, Lisboa: Centro de Estudos de Etnologia-Instituto de Alta Cultura; Oliveira, Ernesto Veiga de e Fernando Galhano (1964) *Palheiros do Litoral Central Português*, Lisboa: Instituto de Alta Cultura; Oliveira, Ernesto Veiga de e Fernando Galhano (1958) “A apanha do sargaço no Norte de Portugal”, in *Trabalhos de Antropologia e Etnologia* (I) Porto: Universidade do Porto, XVI, 1-2), Porto, pp. 63-170; Oliveira, Ernesto Veiga de (1955-1957) “Casas de pescadores da Póvoa de Varzim”, in *Trabalho de Antropologia e Etnologia*, Vol. 15, fasc. 3-4, p. 219-263. Para este período a bibliografia em francês e inglês é substancial. Entre os autores que escreveram abundantemente acerca do litoral indicaríamos, numa amostra resumida, Philip Grosse (*Passeios Naturalistas em Devonshire*, 1853; *O Manual do Aquário Marinho*, 1855; *Tenby, umas férias à beira-mar*, 1856), Henri De la Blanchère (*Cultura das Praias Marítimas*, 1866; *A Pesca nos Banhos de Mar*, 1868; *Viagem ao fundo do mar*, 1868; *Contos de Pesca e de Viagem*, 1885; *Acerca da Praia*, 1889).

¹⁷ Destacavam-se o Museu Nacional de História Natural e de Ciência da Universidade de Lisboa, Museu de Zoologia da Faculdade de Medicina de Coimbra, Museu de Zoologia da Universidade do Porto, Estação de Zoologia Marítima de Matosinhos, Estação Aquícola do Rio Ave. Os títulos colocam o acento tónico nesta descoberta dos mares: “Diagnose de algumas espécies inéditas da família Squalidae que frequentam os nossos mares” (Barbosa du Bocage, 1864), “Catálogo dos peixes de Portugal” (Félix Capelo, 1880), “Catálogo dos crustáceos de Portugal existentes no Museu Nacional de Lisboa” (Baltazar Osório, 1889), “Révision des céphalopodes du Muséum de Lisbonne” (Albert Girard, 1890), *Catálogo dos peixes de Portugal em colecção no Museu de Zoologia da Universidade* (Lopes Vieira, 1898, 1901 e 1904), “Catalogue systématique des vertébrés du Portugal, Poisson” (Antero Seabra, 1910), “Moluscos de Portugal, moluscos terrestres, fluviais e das águas salobras” (Augusto Nobre, 1913), *Fauna Marinha de Portugal* (1935) de Augusto Nobre e *Peixes de Portugal e Ilhas Adjacentes* de Rolanda Albuquerque (1954-1956). Recentemente, em *Histoires Naturelles Franco-Portugaises du XIX Siècle* (1989), Luiz Saldanha e Jacques Daget publicaram um estudo de parte do período que acima percorremos de maneira abreviada, com uma análise dos museus de história natural em Portugal e França nos inícios do século XIX.

às populações da pesca¹⁸, feita no ano em que saiu o livro de Baldaque da Silva, *Estado Actual das Pescas em Portugal* (1891). Na viragem do século Santos Graça escreveu *O Poveiro* (1932)¹⁹, uma etnografia da comunidade marítima da Póvoa de Varzim que recua aos anos 1800 (após um debate, plasmado na imprensa local, com Cândido Landolt (*Folk-Lore Varzino*, 1915), e Raúl Brandão – que dizia que “só uma construção transitória, uma barraca” dá ao litoral a liberdade para exprimir a relação do mar²⁰ – reuniu n’*Os Pescadores* (1923) notas acerca da paisagem da costa e perfis sociais e humanos das gentes da pesca.

O olhar distante tende a desmaterializar os contornos nítidos da linguagem das culturas da beira-mar, em especial quando a ideia da interligação total dos elementos da Natureza conduz a uma mundovisão jurídica²¹, e também artística. Linda Williams (2019: 167-169) toma como exemplo as fotos da terra tiradas de satélite para argumentar que através delas se cria e desenvolve laços afetivos e sentimentais, mas se passa à margem da história dos impactos das sociedades nos oceanos – a foto *The Blue Marble*, tirada em 1972 pelos astronautas da Apollo 17, que originou a designação “Planeta Azul” e deu um indicador visual de uma Natureza única;

¹⁸ Redigido por cinco relatores, oficiais superiores da Marinha, um por cada circunscrição administrativa: Norte, Centro e Sul, Madeira e Açores.

¹⁹ Deste autor viriam a público obras para o estudo de uma população de pescadores que, provavelmente, nenhuma outra no mundo possui para a época. Entre os textos de Santos Graça citemos *A Crença do Poveiro nas Almas Penadas* (1933), *Inscrições Tumulares por Siglas* (1942), *A Epopeia dos Humildes* (1952).

²⁰ Brandão, Raúl (s/d) *Os Pescadores*, introdução de Isabel Pascoal, s/l: Biblioteca Ulisseia de Autores Portugueses, pp. 143-146.

²¹ Neste âmbito são considerados vários conceitos: “águas interiores marítimas” (massa líquida entre a linha de base reta e a linha da costa), “mar territorial” (extensão onde os governos têm um exercício de soberania sobre os espaços aéreo e solo e subsolo marinhos, incluídos), “zona contígua” (do limite exterior que demarca o mar territorial até às 24 milhas), “zona económica exclusiva” (que atinge no máximo 200 milhas náuticas a partir da linha de base, integrando a ZEE portuguesa três subáreas), e “plataforma continental” (noção complexa e que abrange uma componente geológica e uma componente jurídica). Pensamos exclusivamente nesta última categoria e nas iniciativas portuguesas para, com base em critérios científicos, estender os limites externos da sua plataforma continental para lá das 200 milhas – em 2009 foi submetida à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) uma proposta de extensão dos limites exteriores das 200 milhas (ver Zonas Marítimas sob Soberania ou Jurisdição Portuguesa, <https://www.dgrm.mm.gov.pt/am-ec-zonas-maritimas-sob-jurisdicao-ou-soberania-nacional>, acedido em 26 novembro 2019)

as fotos noturnas de satélite, *Black Marble* (anos 2000)²², onde as grandes manchas “luminosas” assinalam concentrações urbanas, e a negro figuram as áreas menos povoadas ou desérticas; fotos que identificam a negro os fundos marinhos com níveis insuficientes de oxigénio para a manutenção da vida.

*Tidalectics*²³ é certamente um projeto que espelha a relação das pessoas ao mar: os objetivos sustentam-se em ideias e filosofias que reconhecem os fenómenos e os conhecimentos locais. Lançado no âmbito da Academia de Arte Contemporânea Thyssen-Bornemisza, TBA21, vocacionada para o estudo das alterações climáticas e oceânicas (Habsburg, 2018: 8), faz dialogar poetas, artistas, fotógrafos, biólogos, arqueólogos, populações, etc. Os trabalhos de arqueologia têm também proporcionado um diálogo, fundamental para a sistematização de um património marítimo, que atravessa as fronteiras do tempo e dos mares e oceanos. A disciplina evoluiu para o reconhecimento do que é uma das espinhas dorsais do desenvolvimento humano, trazendo do passado questões que hoje racionalizamos, esperando que outros achados signifiquem mais possibilidades de informação. São exemplo as inquirições às tradições de construção e navegação, e aos naufrágios, que dão testemunho de tecnologias oriundas de regiões costeiras, lacustres ou interiores, e dos pormenores de aquisição de formas e do aprimoramento dos modos-de-fazer, seja a partir do junco ou de peles de animais, ou de madeiras, que se tornaram a matéria mais comum nos cascos de embarcações até ao aparecimento dos metais, ligas e fibra sintéticas, nos séculos XIX e XX. É empolgante apreender em documentos literários, relatórios científicos e documentários de divulgação, as minudências de carpintaria e marcenaria que hoje se mantêm nas línguas e nos seus dicionários, assim como na prática: as questões da flutuabilidade, manobrabilidade e estabilidade dos navios. Ou as inúmeras peças que o formam: juntas

²² Do nosso ponto de vista é uma visão que reintroduz os “vazios”, simbólicos, da cartografia até aos séculos XVII e XVIII.

²³ Exposição realizada em 2017 no âmbito da colaboração entre disciplinas e no contexto de um programa de trabalho que reuniu, sob uma orientação de pesquisa artística, antropólogos, biólogos marinhos, políticos e legisladores, artistas, cientistas, profissionais e produtores culturais, abrangendo uma área de intervenção bastante ampla, que vai da Islândia e da Groenlândia às costas dos continentes americanos (Norte e Sul) e aos arquipélagos da Polinésia e Melanésia. O termo “*Tidalectics*” (*dialética-de-marés*) é um neologismo imaginado pelo poeta e historiador barbadense Kamau Brathwaite, e por ele lembra o movimento cíclico do mar e uma mundovisão que conjuga a terra firme e o movimento constante e ritmado das águas dos oceanos.

de escatel-e-mecha; cavilhas para fixar o forro; entalhes, escarvas e sistemas de treliça para contrariar o empenamento e o alquebramento e deslocamento das partes; cinta; pranchas, balizas, cavernas e vaus para a resistência do tabuado; tábua de hastilhas, quilha, sobrequilha; costuras; tabuado trincado. Conhecimentos que estão em diálogo constante com os métodos de terreno, incluindo a estratigrafia e o arquivo (a memória que é uma escrita). Numa ótica diferente, fundada na proteção ao ecossistema, podemos aqui contemplar a criação de um imenso “território marítimo” pelo governo português, definido pela costa da Península Ibérica e pelos mares dos arquipélagos dos Açores e da Madeira²⁴.

Nos limiares da ficção: a escrita dos marítimos

Para Conrad, a expressividade da cultura marítima britânica no seu tempo explicava-se porque nas Ilhas “os homens e o mar se misturam”, sendo este um instrumento de afirmação de “sentimentos patrióticos”, de ritualização de entradas e saídas do país²⁵. Stevenson di-lo de outra forma em 1878: a arrogância de dizer que o mar é inglês é um modo dos habitantes das ilhas se dignificarem²⁶. Entretanto,

²⁴ Ver, por exemplo, a imagem de capa do *Atlas de Portugal* (coordenação científica de Raquel Soeiro de Brito). Consultar também <https://www.publico.pt/2014/04/02/ciencia/noticia/mapa-que-mostra-que-97-de-portugal-e-mar-chega-as-escolas-1630635>, artigo assinado por Teresa Firmino no jornal *O Público*.

²⁵ Ver Conrad, Joseph 1995 *Youth – a narrative*, London: Penguin Books, p. 9. Na tradução portuguesa, *Mocidade – uma narrativa* (tradução de Aníbal Fernandes), Lisboa, Assírio e Alvim, 1984, p. 17. A afirmação de que o vocabulário, as expressões e o estilo de linguagem, seriam um eco da vida e da economia dos utentes da língua deve ser ponderada. Jonathan Raban (1992: 5-6) não incluiu na sua coletânea textos de Shakespeare, não obstante o mar ser “uma fonte imensamente importante de imagem e metáfora” na obra do dramaturgo, porque não é enquanto mar que usa o termo nos seus textos: “escrevia no coração de uma cultura marítima, numa nação cujo teatro principal de guerra, comércio, aventura e expansão colonial era o mar... [Mas] A ideia de mar nas peças do autor é um eco da cultura do meio, mais do que como elemento a que se faz frente”. Robert Louis Stevenson, apoiado na experiência e navegação de seis meses numa escuna que fretara para explorar o Pacífico Sul, dizia numa carta a um amigo que *o mar é insuportável*, “é um meio horrível que embrutece o espírito e envenena o humor”, e só há descanso quando se fundeia à entrada de um porto. In Carta a Sidney Colvin, Taiti, 16 de outubro de 1888, in *Selected Letters of Robert Louis Stevenson*, Yale University Press, New-Haven – Londres, 1997, p. 380.

²⁶ Robert Louis Stevenson, in “The English Admirals”, citado por Jonathan Raban (1992) *The Oxford Book of the Sea*, Oxford-New York: Oxford University Press, 284.

a “antologia literária da escrita do mar americano”, de Peter Neill (2000, XIX-XXI), vai do passado colonial no século XVII à visão científica da vida submarina nos fins de 1900, abrangendo as travessias oceânicas dos primeiros colonos para atingirem o Novo Mundo, as viagens de cabotagem entre portos costeiros para pessoas e mercadorias, a caça à baleia, atividades que, numa época em que na Europa os escritores o projetariam como um lugar caótico e assustador, faziam do mar um espaço de trabalho. No prefácio à coletânea Nathaniel Philbrick (Ibid: xiii-xvii), fala de uma inflexão para um presente em que o mar é olhado e sentido a partir das áreas costeiras ou com terra à vista: é por impulso do desejo que se vai por ele adentro, e cada vez mais americanos se satisfazem a “observar as vagas a partir dos portos” e os escritores, na maior parte dos casos, preferiram ficar à vista da terra. Cáustica, a personagem que faz de escritor em *A Batalha sem Fim* (Ribeiro, Ibid., 336) diz, vendo que poucos pescadores sabiam nadar²⁷: “Aqui está no que deram os descendentes dos navegadores!”

Jonathan Raban (1992: xvii, 3) e Simon Leys (2003) distinguem ficção e não-ficção por meio das expressões *mar na literatura* e *literatura do mar*: nesta cabem os navegadores, exploradores e marinheiros, cujo profundo conhecimento dos temas raramente se espelha num modo literário; na primeira entram as gentes de letras e o seu estilo cativante, apesar dos contactos marítimos efémeros, como se, conclui Leys (Ibid.)²⁸, fossem incompatíveis o sentido prático do marinheiro e a imaginação do escritor. Mas a afirmação de John Coote (1989: vii), de que nos

²⁷ Neste trecho o escritor pergunta aos presentes quantos sabiam nadar: “Da numerosa turbamulta que tripulava quatro barcos, apenas cinco ou seis conheciam a natação. Por entre dentes, o romancista comentou: – Aqui está no que deram os descendentes dos navegadores!”. Note-se que uma companhia de mar de um barco de xávega seria, nos anos 1930, quando o livro foi editado, composta por mais ou menos trinta indivíduos.

²⁸ Leys pergunta-se, na sequência, se a “exploração literária” da vida no mar não será uma invenção de terrenos. Dois exemplos, de natureza distinta. Baudelaire dedicou ao mar palavras esplêndidas, apesar de ter tido uma carreira náutica fugaz e traumática. Conrad, em *Tufão*, concebe um herói, o Capitão MacWhirr, que se mostra incapaz de, numa carta que escreve à mulher depois do temporal, descrever os sentimentos e emoções que tinha vivido. Simon Leys dá o exemplo de Robert Louis Stevenson, que numa carta a um amigo (Carta a Sidney Colvin, escrita do Taiti, 16 de outubro de 1888, in *Selected Letters of Robert Louis Stevenson*, Yale University Press, New-Haven – Londres, 1997, p. 380) define o mar como um meio insuportável, “que embrutece o espírito e envenena o humor” – indica o movimento incessante, falta de espaço, ausência de vida privada, alimentos imundos em conserva, marinheiros, etc. –, sentimentos que só se aliviam *quando surge uma ilha e se ancora à entrada de um mundo novo*.

anos 1800 os marítimos nos deram “as mais vivas recordações... [de] elevado mérito literário”, põe em questão esta perspectiva e traz para a problemática outro tipo de escritos, a exemplo dos relatos de naufrágio. Quase antecipando este debate, o narrador do “naufrágio que passou Jorge de Albuquerque Coelho, vindo do Brasil para este reino no ano de 1565” parece confessar a falta de recursos literários para descrever um temporal: “... o pouco que se aqui escreve é tão diferente do muito que passámos como do vivo ao pintado”²⁹.

Para Michel Bideaux (1999), a obra de Gomes de Brito instituiu em corpo autónomo o “falso género narrativo” criado pelas folhas volantes através da “redação não concertada, diversas no formato, motivação e tom”, que Palma-Ferreira (1980: 13, 18) vê como traços de ficção que convocam, como um “verdadeiro romance marítimo”, já nos séculos XVI e XVII, interesse, emoções e sentimentos. Reflexões que lembram a estranheza de Almeida Garrett por um espólio numeroso de textos de viagens e de naufrágios – onde se inclui *Peregrinação*, narrativa de uma viagem física e espiritual por Fernão Mendes Pinto (1614) – não ter promovido o romance marítimo em português³⁰. Pinheiro Chagas classificaria o seu *O naufrágio de Vicente Sodré* (1894: i-iii) uma “narrativa histórica”, que expõe um acontecimento na “forma romântica”³¹. Um critério sob o qual organizara *Os Dramas do Mar* (Ibid., 3-4), antologia de relatos, alguns incluídos na *História Trágico-Marítima*, a que dá um cunho pessoal. Palma-Ferreira (Ibid., 16), diríamos, expõe este dilema pelo avesso: o texto marítimo sujeitou-se à “estrutura primitiva” da crónica, a uma “acrisia permanente

²⁹ In Sérgio, António (Coord.), p. 134.

³⁰ Garrett admira-se que “não seja mais comum entre nós o romance marítimo” (citado em Lima, 1938, 9). Nas linhas que se seguem afirma: “Um país de navegadores, um povo que viveu mais do mar que da terra; que as suas grandes glórias as foi buscar ao largo oceano... / Temos em prosa muita relação popular de naufrágios que rivaliza em simplicidade antiga com os Cronicões da meia-idade... / Algumas destas narrativas feitas por pessoas que tiveram parte na aventura, são palpitantes de interesse e de verdade, contêm descrições inimitáveis, desenhados do vivo, e tais que fazem empalidecer, as mais animadas páginas do Red Rover e do Pirata” – Garrett, J. B. De Almeida (1851), *Romanceiro*, Vol. III, XXVI, “A Nau Cathrineta”, Lisboa, Imprensa Nacional, pp. 84-85.

³¹ Citamos mais extensamente Pinheiro Chagas (Ibid., ii): “... procurar simplesmente ver as cenas tais como a história as descreve, compreender os personagens como eles se revelam nos seus atos, e procurar fixar esta fotografia, que se desenhou no nosso espírito, transmiti-la ao papel e mostrá-la ao público”, fazendo assim “reviver deveras as épocas históricas” sem retirar interesse dramático às narrativas.

[que] parece impedir... o eclodir da criação”³² – num escrito de elevada qualidade literária, como “A morte do arrais”, Brandão³³ descreve a entrada na barra do Douro dos pescadores em botes durante um temporal num estilo que deixa mais o sentimento de reportagem que de ficção; e no género poético ou no manifesto político sobrelevaria também o retrato de uma realidade, como no “Requerimento dos Poveiros” de Oliveira Martins (1882), que fala numa comunidade, a mais numerosa do reino, fustigada por naufrágios e tragédias e desatendida dos governos – “Esta gente da Póvoa... pedintes em terra, heróis sobre o mar... São um resto de gente pré-histórica”; António Nobre (1892: 48; poema de Leça, 1889) fala em “Poveiro” de uma comunidade já insensível de tanto sofrer – “... os vossos interiores / ... devem já estar / Calafetados pelo breu das dores...”.

Estes relatos, bem como muitos dos que percorrem este Vol. II de *Imaginários do mar*, podem assim ser observados tanto em função do lugar da ação (em áreas costeiras ou no mar alto e zonas longínquas) como do seu registo dominante (ficcional ou não-ficcional) ou ainda das características (temáticas, filiações poéticas e culturais, retóricas, estilísticas, genológicas, etc.) que as particulariza e aos seus protagonistas face aos restantes géneros e heróis.

1. O lugar da ação é uma variável nuclear na caracterização dos escritos, imagens e imaginários. *Batalha sem Fim* (1932), de Aquilino Ribeiro, é a história da escavação do areal da praia de Pedrógão por pescadores e famílias em busca de um tesouro e da fuga à pobreza. *Heart of Darkness* (1899) de Joseph Conrad, tem por cenário as águas do rio Congo e por tema as tensões e contradições coloniais numa conjuntura civilizacional³⁴. Em *Os Trabalhadores do Mar* (1866), de Victor Hugo, o cenário reparte-se entre o recife, onde encalhou o navio do qual Giliatt tenta salvar a máquina a vapor, e que faz dele um romance do mar, e a ilha de Guernesey,

³² E continua: “... como se se temesse o seu confronto com o verosímil ou como se a narrativa estivesse asfixiada sob o peso da tutela da retórica tradicional das tragédias marítimas” (Ibid.)

³³ Chama-se barra a entrada de um porto, artificial ou natural, quando ela se faz no meio de duas línguas de terra, penedos ou recifes. Raúl Brandão (1893 [1923]) faz do vento uma “voz colérica”, “um rebramir que acaba sempre na mesma nota profunda”, e faz do mar uma “voz imensa e trágica, clamorosa e trágica”, “um esvurmar de cóleras”, uma água que referve, o céu tem “a lividez da morte”, as mulheres aparecem “amolgadas como trapos”, têm “a boca torcida pela dor”.

³⁴ Ver Ian Watt (1981: 167), na aproximação que faz de Conrad a Freud, onde diz que ambos revelavam verdades incertas e niilistas, ao mesmo tempo que se defendiam delas.

no Canal da Mancha, onde o enredo se inicia com as características de um romance de costumes.

O romance do mar tem por cenário o mar-alto, uma travessia oceânica, costas distantes e ilhas reais ou ficcionadas: *Mocha-Dick ou a Baleia Branca do Pacífico* (1839) de Jeremiah Reynolds; *Moby-Dick* (1851) de Herman Melville e a história de um Capitão acochado pela ânsia de se vingar de uma baleia:

Mas o olhar de Ahab desviou-se; tremia como uma árvore seca que deixa cair o seu último fruto.

Que é, que é essa coisa sem nome, que terrível rei sem remorso me domina, para que, apesar dos desejos naturais do mar, continue a sentir-me empurrado, abanado, forçado, e que me apreste a fazer longamente o que o meu próprio coração natural nem sequer se atreve a conceber? Será que Ahab é Ahab?... se não há uma única estrela que possa fazer a sua revolução sem a ordem de uma invisível força; como é que este pequeno coração poderia bater, como é que este pequeno cérebro poderia pensar, se não fosse Deus a criar estas próprias pulsações e não pensasse estes pensamentos em meu lugar?³⁵

No romance que fala do mar em português as áreas costeiras são os cenários dominantes, os seus protagonistas são os atores da beira-mar. Mesmo Bernardo Santareno, dramaturgo, que *Nos Mares do Fim do Mundo* (1959) e *O Lugre* (1959) narra as impressões vividas enquanto médico na frota bacalhoeira, em 1957 e 1958, apreende atos e gestos que são da terra e do mar. António Vitorino fala em *Gente de Vieira* (1938) na vida destas populações, e em *Praia da Vieira* (1950) nas biografias de quatro praianos, um arrais, um senhorio, um almocreve e uma sardinheira. Alves Redol descreve a vida dos pescadores nómadas do rio Tejo em *Avieiros* (1942), e dos da Nazaré em *Uma Fenda na Muralha* (1959), sobre os quais já tinha Branquinho da Fonseca publicado *Mar Santo* (1952, 39):

... Eu só lhe disse: – “Ah Joaquim, nã temas. Quiseram alimpar-te a vida, Mas Deus é que manda”.

³⁵ Melville, Herman (1851), *Moby Dick*, trad. Alfredo Margarido e Daniel Gonçalves, Lisboa, Relógio d'Água, 580.

Fez uma pausa e ficou esquecido a olhar o mar. Vinha de longe, de entre os barcos varados na areia da praia, um coro que se alongava e terminava de repente:

– Vááááá...ão! Vááááá...ão!

– Eram os de uma companha agarrados ao barco, tão pegado ao chão que só ia “à fala”. “Vai agoora!... Vai! Vááááá...ão!”

Em *Calamento* (1950), Romeu Correia expõe as complexas relações familiares, comunitárias e de trabalho dos pescadores da arte de xávega da Costa da Caparica. Dias de Melo narra o estilo de vida dos caçadores de baleias e ilhéus açoreanos em *Mar Rubro* (1958), *Pedras Negras* (1964), *Mar pela Proa* (1976) e *Vida Vivida em Terras de Baleeiros* (1983).

2. Os textos não-ficcionais – como relatos de viagens³⁶, diários de bordo, manuais de aprendizagem³⁷, relatos de exploradores e escritos de marinheiros³⁸ – induzem na ficção marítima conhecimentos de tecnologia e de ética laboral, conjugando os processos criativos e as manobras técnicas de navegação, o estado-da-arte

³⁶ Ver, por exemplo, *Compendium of Authentic and Entertaining Voyages* (Tobias Smollett: 1756), *Histoire générale de voyages* (Antoine Prévost: 1746-1759, 15 vols), *Histoire des naufrages* (Simon Desperthe, 11 vols distribuídos pelos anos 1789, 1790 e 1795).

³⁷ Estes manuais tinham como objetivo dar ao marítimo conhecimentos que devia dominar quando se encontrasse no oceano. Por exemplo, em *The Seaman's Secrets* (1595), de John Davis, enunciam-se questões como, *O que é a grande Circunavegação? Como encontrar o verdadeiro lugar do sol na elíptica em qualquer ocasião? Como deve o piloto navegar pelo Globo se há tantas dúvidas?* Em cada reedição, facto que refletia a rapidez com que as tecnologias evoluíam, as informações eram atualizadas. Fala por si o título do Tratado de Thomas Crosby (1751): *Um Tratado Completo de Navegação em Teoria e Prática. Contendo Tudo o Necessário nessa Arte utilíssima, desde a primeira Saída, para a Realização de um Marinheiro Perfeito. Com exemplos práticos, forjados de modo geral; e nada aqui é Especulativo ou Supérfluo....* Os tratados práticos podiam ter várias reedições, com acrescentos e atualizações. *Sea Grammar* (1627) de John Smith seria republicado em 1699 com o título *Sea-Man's Grammar and Dictionary*, com a inclusão de novas informações e experiências. O objetivo dos manuais práticos era a transmissão de um conhecimento coletivo consistente, o que envolvia a uniformização da linguagem e dos usos.

³⁸ *A New Voyage Around the World* (William Dampier, 1697), *A Voyage to the South Seas* (Edward Cook, 1712), e *A Cruising Voyage Round the World* (Woodes Rogers, 1712).

na geopolítica e nas ciências: os heróis de *Robinson Crusoe* (de Foe, 1719)³⁹, *Roderick Random* (Smollett, 1748), *Waverly* (Scott, 1814), *The Pilot* (Cooper, 1824), diz Margaret Cohen (2013 [2010], 99-100, 74-76), salientam-se pela capacidade estratégica e pelo engenho – o conceito da habilidade, competência e astúcia dos protagonistas para superar os problemas que se vão colocando – à semelhança dos marítimos nos navios que andavam pelos oceanos: Jonathan Swift (1726 / 1735) cita manuais para descrever as manobras de Gulliver face a um temporal; as personagens de Jules Verne (1874 [2017: 100-102, Cap. XVIII]) seguem os usos quando estudam as coordenadas geográficas e a geologia do recife, que “nem nos mapas mais modernos” estava assinalado, onde o veleiro Chancellor encalhou:

Nesta parte do oceano houve, de facto, um levantamento – acrescento eu – porque nem nos mapas mais modernos este escolho está registado; não seria possível, num tão frequentado ponto do Atlântico, escapar à observação dos marinheiros. Vamos explorá-lo cuidadosamente e dá-lo a conhecer aos navegadores.

.....

Enquanto vamos tendo esta conversa, examinamos com cuidado as rochas que formam a base da ilhota, e tudo leva a crer que seja de origem recente. Não há nela uma concha nem um tufo de algas agarrados às paredes de basalto. Um armador de história natural não ganharia para as despesas se esquadrinhasse este amontoado de pedras onde a natureza vegetal e animal ainda não pôs o seu carimbo. Faltam-lhe por completo moluscos e hidrófitos. O vento ainda não trouxe nenhum germe, e as aves marinhas não procuraram nela o seu refúgio. Só o geólogo pode encontrar matéria para um interessante estudo ao examinar-lhe a subtrusão basáltica sem mais vestígios do que os existentes numa formação plutónica.

³⁹ Com o título *The Life and Strange Surprising Adventures of Robinson Crusoe, of York, Mariner: Who lived Eight and Twenty Years, all alone in an uninhabited Island on the Coast of America, near the Mouth of the Great River of Oroonoque; Having been cast on Shore by Shipwreck, wherein all the Men perished but himself. With An Account how he was at last as strangely deliver'd by Pyrates*. A primeira versão em língua portuguesa foi publicada na coleção dirigida por António Feliciano de Castilho e José Feliciano de Castilho, com o título *As Aventuras de Robinson Crusoe*, Lisboa: Livraria Clássica / B. L. Garnier.

Tal como o Capitão Nemo ao esperar pela preia-mar para libertar o Náutilus de uma área rochosa (*Vinte Mil Léguas Submarinas*, 1871: cap. XX)⁴⁰:

- No entanto, capitão Nemo – respondi ignorando o tom irônico da sua frase – o *Nautilus* encalhou na maré-alta. Ora, as marés são fracas no Pacífico e como não pode tirar o lastro do *Nautilus* o que me parece impossível – não vejo como o poderá desencalhar.
- As marés não são altas no Pacífico, tendes razão senhor Professor, respondeu o capitão Nemo, mas no Estreito de Torres verifica-se ainda uma diferença de metro e meio entre o nível das águas nas marés alta e baixa. Hoje é dia 4 de janeiro e dentro de cinco dias teremos lua cheia. Surpreender-me-ia muito se esse bondoso satélite não levantasse suficientemente as águas, prestando-me um serviço que só a ele quero ficar a dever.

3. O protagonista do romance marítimo mete-se na aventura pelo conhecimento (Arthur G. Pym na obra de Poe), pela independência política (o corsário John Jones em *The Pilot*), pela busca de experiências pessoais (Ismael, o narrador de *Moby Dick*, e Gordon Pym, o de Poe), pelo ideal da liberdade nos mares (*The Red Rover* e Capitão Nemo em *Vinte Mil Léguas Submarinas*). Sujeita as emoções ao crivo racional, despoja-se delas para se dedicar ao conhecimento (*Gordon Pym*, Capitão Nemo e Professor Aronnax em *Vinte Mil Léguas Submarinas*, *Crusoé* em *Robinson Crusoé*), processos literários que elevam os heróis marítimos a estatutos emblemáticos e fazem do mar símbolo nacional: em *The Pilot* (James Cooper, 1824) o patrão Long Tom Coffin usa o arpão de caçador de baleias em vez da espingarda; em *Two Years Before the Mast*, Richard Dana, Jr. (1840) descreve as condições de trabalho da tripulação de um navio, os gestos de solidariedade e a brutalidade dos contratos; em *Moby-Dick*, Herman Melville (1851) mostra a complexidade de perfis e comportamentos dos marinheiros de um baleeiro. Porém, na análise de Cohen (Ibid.: 11-12, 103-104) o fator distintivo da ficção do mar é a pertença a uma comunidade de trabalhadores que leva a cabo ações para concretizar objetivos. Ao invés, a personagem do romance de costumes socializa emoções, paixões e sentimentos,

⁴⁰ Verne, Jules (1871), *Vingt Mille Lieues sous les Mers*, Paris, Bibliothèque Éducation et de Récréation, Cap. XX, pp. 156-157.

virtudes e gostos: *Eugénio – Romance marítimo*, de Francisco Bordalo (1846 / 1854)⁴¹, não obstante o título, cairia nesta classe, pois desenvolve-se em torno das confidências amorosas do protagonista, apesar delas ocorrerem num navio, e pouco mostra da aventura e trabalho no mar⁴². Algodres filho, o herói de *Batalha sem Fim* ([1932] 1972: 146-147), cujo compromisso sem escrúpulos o leva a lançar fogo à casa herdada do pai para ajustar a vida à dos oráculos do livro, mostra pouco ou nada dos trabalhos das companhias da pesca da xávega:

... Declinada a matéria da consulta, informou o bruxo que sim, que o tesoiro lá estava, havendo ele e o defunto Algodres gasto dias sobre dias para o desencantar. Mas, aquilo não reunia as condições da lei, tanto valeu bater brenhas, esfuracar lorgas, como estar a dormir. Já a seus avós ouvira rosar que debaixo da duna mais avultosa da mata do Urso se acobertava um tesoiro de cara. Pedro Algodres trouxera o livro, que era a prova das provas...

.....

– Sim, senhor, mas os bens foram por água abaixo e a casa, que monta, é uma lura de rato.

– Isso não quita, moço. Tem telha, tem beira... e lá viveu teu pai, que Deus tenha na glória. Vejo a coisa fusca!

⁴¹ O livro foi inicialmente publicado no Rio de Janeiro em 1846. A segunda edição saiu em Lisboa, muito modificada e corrigida, oito anos depois. Se considerarmos que as Relações de Naufrágio se situam a meio caminho entre a narrativa de um acontecimento trágico e a narrativa como produto de um processo criativo, pode-se dizer que Francisco Maria Bordalo (1821-1861) tentou inaugurar o romance marítimo como género em língua portuguesa: tinha experiência da vida no mar (em 1859 ascendeu à patente de capitão-tenente), conhecia bem as tecnologias de marinharia e orientação. O subtítulo do livro que aqui referimos, *Eugénio – romance marítimo*, demonstra a intenção do autor, que o trouxe à luz do dia no Rio de Janeiro em 1846 e, já muito corrigido e aperfeiçoada a escrita, editou-o pela segunda vez em Lisboa em 1854.

⁴² Eunice Cabral (1998, xv), na introdução à versão que editou, identifica a melancolia como causa “embraiadora” da história de amor contada pelo protagonista, pondo as cenas de trabalho e as condições da navegação e da vida no mar em segundo plano (Ibid.: xv-xvi; xx e xxv), o que lhe retira o estatuto de “romance marítimo”.

Onde o herói marítimo faz valer o engenho é face aos fenómenos naturais⁴³. Nos romances de Conrad este confronto rodeia-se das tensões psíquicas e faz com que a sua escrita ganhe – este é um pensamento de Jean-Yves Tadié (2013: 5) –, a densidade de uma aventura dentro da aventura narrada. Um escritor comprometido num vigoroso *processo* de pensamento literário e na exploração dos recursos deste, Conrad procurava, defende Ian Watts (ix-x), representar o mais novo e o menos agradável mundo. Nas palavras de Cohen (Ibid., 159-160; 179-180), reformula os valores tradicionais do engenho envolvendo-os nas angústias, tormentos e incertezas dos protagonistas. O Capitão MacWhirr, em *Tufão*, torna-se o exemplo da variedade de leituras: para Raban (Ibid., 3) é o reflexo das preocupações, personalidade e idade do autor nas circunstâncias de ir para o mar; Tadié (1996: 155-156) desloca a interpretação para o estilo de escrita do autor, que personifica as forças imateriais e põem MacWhirr a olhar “no olho do vento como no olho de um adversário”⁴⁴. Aníbal Fernandes (2018: 8-9)⁴⁵ cita Conrad – “as tempestades são ardis que temos de dissuadir” – e combina ambos os atributos: a obra e o seu herói reúnem os pressupostos do autor, para quem o ser humano e o tornado são parte da natureza. Entretanto, a análise de Cohen (Ibid., 33) é uma rutura neste diálogo: MacWhirr é uma “vítima da instrução, mais do que beneficiário”, é incapaz de dar ao engenho uma feição criativa, de interpretar com imaginação o manual, e traçar uma rota alternativa para se desviar do tufão.

⁴³ Podemos considerar que, mesmo em cenários de grande complexidade psicológica, como os dos sobreviventes do naufrágio e canibalismo em *A Narrativa de Arthur Gordon Pym de Nantucket* (Edgar Allan Poe, 1838), e do naufrágio do baleeiro Pequod em *Moby Dick* de Herman Melville (1851), ou de uma forma mais estruturada dos comportamentos como é o caso da “relação escravagista” entre Sexta-feira e Crusoé em *Robinson Crusoé* de Daniel de Foe (1719), os episódios acontecem em espaços onde as normas “europeias/etnocêntricas” da vida humana estão em parte ou totalmente suspensas, o que é uma forma de recriar o contexto ideológico de articulação natureza e cultura (no cenário suicida que é provocado pelo comportamento do Capitão Ahab na caçada a um animal feroz, é ainda a Baleia que se encontra no centro do romance).

⁴⁴ Tadié cita o prefácio de *O Negro do Narciso* onde Conrad se define como um *artesão da prosa*, um escultor de frases, formas, cores e figuras poéticas, única maneira de “fazer ouvir, sentir e sobretudo ver”. Acrescentando adiante que, se num romance de Eugène Sue é desde logo dado o perfil das personagens, a pulsação e emotividade das cenas, na ficção de Conrad [e de Stevenson] o leitor “participa na criação, em vez de lhe ser imposto um objeto finito” (Tadié, 1996: 24 e 25).

⁴⁵ Texto de apresentação de Aníbal Fernandes (2018) na tradução da Sistema Solar.

– A correr para se manter aquém das más condições meteorológicas! Compreende, Mr. Jukes? É a coisa mais louca! – vociferou o capitão MacWhirr fazendo pausas e com um intenso olhar posto no chão. – Poder-se-ia acreditar que foi escrito por uma velhota qualquer. Ultrapassa-me. Se houvesse nesta coisa [no Manual, capítulo sobre tempestades, que estivera a ler] qualquer préstimo, eu devia alterar já a rota, alterá-la para a casa do diabo, sei lá para onde, e navegar a toda a velocidade para Fu-chau virado a Norte, na cauda deste rele tempo que é suposto castigar num sítio qualquer da nossa rota. Virado para Norte! Compreende, Mr. Jukes? Trezentas milhas extra a percorrer, e uma linda conta de carvão a apresentar. Mesmo que as palavras deste missal fossem verdadeiras, não me dicitaria a fazê-lo, Mr. Jukes...⁴⁶

O relato de Naufrágio

Num artigo consagrado à descrição da tempestade na literatura viática (peregrinações e narrativas de viagem) e em textos ficcionais pertencentes a vários registos poéticos e discursivos (romance, canção de gesta, hagiografia, etc.), a medievalista francesa Danièle James-Raoul (2006) mostra por que razão este motivo incontornável representa a aventura marítima por excelência (afinal, que haveria para contar sobre uma travessia calma?) enquanto constante desafio à arte poética da descrição: não somente evidencia o pleno domínio e a capacidade de superação técnica, por parte do poeta, de um modelo literário comum herdado da tradição retórica greco-latina⁴⁷ que obedece a um esquema-tipo relativamente imutável, embora

⁴⁶ Conrad, Joseph (2018), *Tufão*, trad. Aníbal Fernandes, Lisboa, Sistema Solar, p. 51. Para uma comparação com uma versão francesa ver, por exemplo, “Typhon” in *Joseph Conrad, Nouvelles Complètes*, Paris, Gallimard, 2003, p. 496.

⁴⁷ Citemos apenas alguns dos modelos mais conhecidos: Homero (*Odisseia*, V, 291 sq.), Virgílio (*Eneida*, I, 81-123; III, 192-204; V, 8-31), Ovídio (*Metamorfoses*, XI, v. 480-572; *Fastos*, I, III, v. 587-600).

flexível, nas múltiplas cominatórias que possibilita⁴⁸, como se revela extremamente eficaz do ponto de vista narrativo. Ora, grande parte das potencialidades narrativas inerentes ao *topos* da tempestade prende-se naturalmente com a sua íntima ligação ao tema do naufrágio que conduz à deriva das personagens e da narrativa, à iminência da morte e à invenção literária (*inventio*) de estratégias que procuram transformar/converter a desordem momentânea do mundo numa nova ordem social, cultural, simbólica e textual⁴⁹.

Apesar de passarmos de um registo assumidamente ficcional de contornos simbólicos e metafóricos para um discurso assente nas *realia*, esta tradição continua a ecoar nas Relações de Naufrágios. A frase “coleção dos naufrágios” refere no *Dicionário Bibliográfico Português* de Inocêncio Silva (1859, Tomo II: 91-92) as relações de “sucessos, naufrágios e desastres marítimos, reimpressas no século passado avulsamente, e no formato de 4.º”. Dá nota que, aos dois volumes da *História Trágico-Marítima*, se junta às vezes um coligido por “curiosos”, compilações “mais ou menos incompletas” que formariam “como que um terceiro tomo”. No Tomo I (1858, 377-378) fala-se de “cinco volumes” que Gomes de Brito teria planeado, de que estariam publicados dois, que por vezes “aparecem acompanhados de um, denominado *terceiro*, e com essa numeração e rótulo nas lombadas das capas, mas

⁴⁸ Independentemente do registo narrativo, a descrição da tempestade integra sempre, na totalidade ou em parte, os seguintes elementos: mudança súbita das condições climáticas; tumultuosidade do mar cuja fúria é frequentemente personificada (e hiperbolicamente ampliada) através de metáforas antropomórficas; força descontrolada dos ventos; gigantismo das ondas; obscuridade do mar e da atmosfera (nevoeiro, por exemplo); fenómenos meteorológicos associados à tempestade (trovoadas, relâmpagos, chuvas torrenciais, etc.); reação dos homens (medo, gritos, manobras); consequências (mortes, velas rasgadas, deriva, destroços); orações e promessas dirigidas a Deus, à Virgem ou aos santos (nomeadamente São Nicolau); duração de três dias; regresso à calma (por vezes na sequência de um sacrifício); louvores a Deus.

⁴⁹ Em muitas narrativas ficcionais da Idade Média, o mentiroso, o traidor, o criminoso ou o adúltero é frequentemente sacrificado e lançado ao mar para acalmar a tempestade que denuncia simbolicamente a presença do mal a bordo da embarcação. Veja-se o caso emblemático de Éliduc, o último dos doze *lais* de Marie de France (meados do século XII): apesar de casado, o herói enamora-se de uma donzela com qual passa a repartir a sua vida. Durante uma travessia, abate-se uma terrível tempestade sobre o mar que ameaça fazer naufragar o navio (v. 815-829). Os marinheiros invocam Deus, São Nicolau e a Virgem Maria, mas em vão. Um deles explica então claramente que a situação se deve à presença «cuntre Deu e cuntre la lei, /cuntre dreiture e cuntre fei» [“Contra Deus e contra a lei, / contra do direito e contra a fé”] (v. 837-838) da amante. Contudo, em vez de ser esta a ser sacrificada, é o marinheiro que acaba por ser atirado borda fora pelo herói.

sem folha de rosto interna que assim o declare” (contém “Relações avulsas, e reimpressas também avulsamente, tendo cada uma sua numeração em separado”). Quando este volume tem onze Relações, algumas estariam incluídas nos primeiros. Depreende-se que Gomes de Brito teria disponíveis mais três relatos a juntar aos dois que publicou (seis das narrativas estariam na edição organizada por Gabriel Pereira [1904 a 1909])⁵⁰ (ver João Palma-Ferreira, *Ibid.*, 9; e Giulia Lanciani, 1979). Outra notícia fala em, pelo menos, mais um volume in-4.º, reunindo relações do século XVII e reimpressas nos séculos XVIII e XIX.

Na opinião de Monique Brosse (1972: 112), os portugueses têm sobre outros povos europeus “um duplo primado cronológico”: foram os primeiros a narrar os naufrágios que viveram e a juntá-los em antologias, e eles possuem uma mais “elevada qualidade literária”⁵¹. Palma-Ferreira (*Ibid.*, 13-14) tinha contextualizado o fenómeno ao relacioná-lo ao papel dos manipuladores de folhas volantes, cronistas, animadores

⁵⁰ Lanciani (1979: 30) afirma que Gomes de Brito, além dos dois volumes de 1735 e 1736: “... segundo a *Bibliotheca Lusitana*, tinha predisposto... outros três volumes, a que talvez o compilador tenha renunciado, consideradas provavelmente as dificuldades encontradas com as primeiras e os prazos larguíssimos requeridos pela censura (sete anos entre a licença de impressão e a licença de publicação para o primeiro volume), como, sobretudo, prolonga a experiência editorial com novos relatos de naufrágios ocorridos no período de Setecentos”. Incluindo, então, outro tipo de naufrágios, já na costa portuguesa. Palma-Ferreira (*Ibid.*, 9) é mais sintético e diz que *tinha constado que estariam preparados outros três volumes*, e questiona a origem dos seis relatos, acrescentados aos doze originais de Gomes de Brito, na edição de doze volumes que vieram à estampa de 1904 a 1909.

⁵¹ Um lastro criativo que cedo seria salientado por Pedro José da Fonseca, porque tinham sido “escritas no tempo em que a língua portuguesa se cultivava com suma pureza e elegância, este carácter lhes é comum, sem mais diferença que a do estilo, o qual varia à medida da possibilidade dos que as compuseram”. Termina exprimindo admiração pelo facto de autores, alguns “alheios das letras, e pouco práticos no exercício de escrever”, tenham “uma tal polícia de linguagem, correção de frase, e energia de vozes”. Informa que os dois volumes de Gomes de Brito contêm narrativas inéditas e outras que já tinham sido impressas separadamente (Citado no *Dicionário Bibliográfico Português*, 1858: Vol. I, 378). A narração deste tipo de naufrágio só mais tarde teria eco noutros países: “No século XVIII, na Grã-Bretanha sobretudo, a imprensa começou a publicar, esporadicamente, breves ecos de naufrágios. A narrativa de naufrágio parece ter tido dificuldade em se constituir em género autónomo em França”, encontrando-se mais comumente em relatos de viagens e comletâneas (Brosse, 1972: 112). Ver também Lanciani (1979 e 1997).

de literatura de cordel e gentes de letras, e Giulia Lanciani (1979, 32-33, 37-43)⁵² ao defender que, embora ocultassem responsabilidades do sistema, os relatos indicavam culpados, consolavam afetados, ensinavam os que no futuro se vissem em situações semelhantes, enquadravam ideologicamente os acontecimentos.

Estes textos podem reter vestígios do caminho feito da oralidade à impressão, deixam ver a variedade na autoria e no estatuto – Bideaux, por exemplo, diferencia narrativa trágico-marítima e epistolografia missionária –, a riqueza imagética, os conteúdos sócio-etnográficos e o saber marítimo, e apelam à existência de um modelo literário que concorreria com a crónica, o relatório ou a reportagem. Uma narração, em geral, fala numa viagem interrompida por sucessivos percalços e o desembarque aflitivo numa costa. São porém significativas as variantes à caminhada dos sobreviventes em ambientes terrestres desconhecidos: os naufragos da nau Santa Maria da Barca (1559) seguem a costa oriental de África, indo a terra para descansarem e se alimentarem quando lhes é possível; os da nau Conceição “habitam” em ilhas, numa imobilidade que os suspende no tempo; os da nau Santo António, do naufrágio de Jorge de Albuquerque Coelho, só alcançam uma costa de salvamento após três meses e alguns dias de mar, em peripécias que envolvem temporais, corsários, perda total de instrumentos de governo do navio e rombos que metem água em grande quantidade. Se quisermos comparar as situações dos naufragos das naus Conceição e Santo António, diremos que estes estão suspensos no tempo entre temporais que se sucedem e desfazem pouco a pouco

⁵² Aceitamos o raciocínio de Giulia Lanciani (1979: 48), que citamos: “... ocorre considerar também que estamos em presença de textos sobretudo narrativos, os quais, justamente por isso, correspondem antes de mais a uma genuína motivação literária. Não se pode decerto negar que nestes relatos são detetáveis outras funções, para além da narrativa, e que eles correspondem a um complexo de exigências também não estritamente literárias, embora todas de âmbito cultural”. Referindo-se às relações de naufrágio coligidas por Gomes de Brito, defende que vão sendo ao longo de tempo objeto de “alterações e diluições textuais consideráveis, no limiar da reescrita”, e que dão prova “de um determinado tipo de estrutura narrativa”, aceitando que quaisquer “manipulações” terão sido “ditadas essencialmente pelo desejo de adequá-las a um modelo que já se tinha afirmado”. Lanciani reforça página a página a sua tese (11 e 24). Mais adiante escreve: “Tratando-se de ‘relatos’ e, portanto, de testemunhos imputados a factos realmente acontecidos, poderá parecer incongruente admitir neles uma prevalência da função narrativa. E, todavia, não se pode menosprezar o facto de que estes ‘relatos’ não só não se limitam a dar-nos uma anódina enunciação de factos alinhados aridamente à maneira de relatório burocrático, como envolvem sempre o autor...” (Ibid., 48).

a precária base que os mantém à superfície. Dificilmente se dirá melhor que Jorge de Albuquerque no discurso que fez à tripulação para os tentar animar:

“Amigos e irmãos, cada um de vós tem entendido o miserável estado em que estamos e quão alheios estamos de remédio humano, pois a nau em que navegamos não tem velas, nem mastros, nem leme, nem enxárcia⁵³, nem nenhum aparelho dos que para a navegação havemos mister; além disto, não sabemos onde estamos nem para onde caminhamos, porque de nenhuma cousa destas temos certeza; e o pior de tudo é que não temos em toda esta nau cousa com que nos possamos sustentar, pois o mantimento é acabado. Bem sei que são todas estas cousas que vedes com os olhos tais e tão inimigas de nossas vidas, que qualquer delas vos será e pode ser a todo o homem, por esforçado que seja, muito temerosa, pois são cousas contra as quais não vale força de corpo nem esforço de ânimo, que são, fome, fúria de mar, nau rota e sem aparelho e não saber caminho nem carreira...”

Outros autores apreenderam a seu modo este momento. Vejamos Joseph Conrad e Edgar Allan Poe, que elabora este trecho da sua história imaginando um encontro entre um navio perdido, onde está o narrador do conto, e um outro cheio de mortos:

... Bombeámos toda a noite, todo o dia, toda a semana... quarto atrás de quarto. Aquilo desagregava-se aos poucos, sozinho, e metia água por todos os lados... não tanto que fôssemos logo ao fundo, mas o bastante para nos matar naquele trabalho das bombas. E enquanto a nossa vida se resumia a bombear, o navio abandonava-nos aos bocados: tinham-se ido as amuradas, os pontaletes, os ventiladores tinham caído, a porta da cabine saltado. Não havia um sítio seco naquele navio que não se desfizesse aos poucos...⁵⁴

O patacho aproximava-se devagar, agora a um rumo mais constante do que antes – não consigo falar serenamente deste acontecimento –,

⁵³ Conjunto de ovéns – cada ovém é uma pernada de uma encapeladura que aguenta um elemento da mastreação – que segura os mastros e os mastaréus em ambos os bordos do navio. Também se diz do conjunto dos cabos que existem a bordo de um navio, o que inclui as amarras.

⁵⁴ Conrad, Joseph (1984) *Mocidade, uma narrativa*, trad. Aníbal Fernandes, Lisboa, Assírio & Alvim, p. 29.

sentíamos o coração a saltar-nos do peito e pusemo-nos com toda a alma a gritar e a agradecer a Deus a completa, inesperada e feliz salvação que estava tão palpavelmente próxima. De súbito chegou-nos pelo mar fora, proveniente do estranho navio (que agora estava mesmo ao pé de nós) um cheiro, um fedor tal, que não há no mundo inteiro quem possa defini-lo, ou concebê-lo: infernal, absolutamente sufocante, insuportável, inimaginável. Arquejei e, virando-me para os meus companheiros, verifiquei que os cobrira uma palidez de mármore... Alguma vez esquecerei o triplo horror daquele espetáculo? Vinte e cinco ou trinta cadáveres, entre os quais vários do sexo feminino, jaziam espalhados entre a popa e a cozinha, no mais adiantado e repugnante estado de decomposição...⁵⁵

O galeão grande São João⁵⁶ naufragou nas costas do Natal em 1552 e o relato que chegou ao nosso conhecimento terá sido contado em 1554, em Moçambique, pelo seu guardião, Álvaro Fernandes. Uma edição impressa teria saído entre esta data e 1564, ano em que se reeditou em Lisboa na Oficina de João da Barreira⁵⁷.

⁵⁵ Poe, Edgar Allan Poe (2014), "Narrativa de Arthur Gordon Pym" in *Todos os Contos, Edgar Allan Poe*, trad. J. Teixeira de Aguiar, Lisboa, Temas e Debates, Círculo de Leitores, p. 868

⁵⁶ No título original, "Relação da Muy Notavel Perda do Galeão Grande S. João, em que se contão os grandes trabalhos, e lastimosas cousas que acontecerão ao Capitão Manoel de Sousa Sepulveda, e o lamentavel fim, que elle, e sua mulher, filhos, e toda a mais gente, houverão na Terra do Natal, onde se perderão a 24 de junho de 1552". Para um estudo sobre o trilha de publicações a que deu origem o naufrágio do galeão São João, ver Bernard Martocq (1998). Segundo nota da edição da *História Trágico-Marítima*, anotada e comentada por António Sérgio (1955, Volume I, p. 16), haveria três tipos destes navios: o galeão pequeno tinha uma tonelagem de 100 tóneis, o "galeão de biscaia" teria uma tonelagem intermédia e o "galeão grande", que se começara a construir no século XVI com o objetivo de transportar o a maior quantidade possível de produtos do Oriente para Portugal. Lemos, mas adiante (Ibid., pp. 19-20) que estes navios viajavam com excesso de carga e em condições muito precárias de arrumação. Por outro lado, as deficiências começavam logo na fase de construção, onde se empregava madeira verde, que empenava ao secar e expunha as insuficiências da calafetagem.

⁵⁷ Na entrada "História da mui notável perda do galeão grande S. João", do *Dicionário Bibliográfico Português*, de Inocêncio Silva (Tomo X, 1883: 26 e seg.), reproduz-se a gravura do frontispício da 1ª edição e dá-se o esclarecimento que citamos: "Tem xxxi capítulos, começando o primeiro no verso da folha do rosto. Consta de dezasseis folhas sem numeração... Não declara o lugar da impressão, nem o nome do impressor... Supõe-se que a impressão seria de Lisboa e do mesmo ano 1554 (ou pouco depois), em que Álvaro Fernandes, guardião do galeão, referiu a triste e lastimável viagem de Manuel de Sousa à pessoa que a escreveu e publicou" A descrição é feita a partir do exemplar que se encontrava na posse do senhor Figanière, que o teria adquirido em 1864, "no mais belo estado de conservação".

Duas passagens no texto que lemos sugerem a existência de mais versões orais: "... das quais se salvaram três [escravas], que vieram a Goa, que contaram como viram morrer D. Leonor"; Pantaleão de Sá, cunhado de Sousa Sepúlveda, surge num episódio final, que tem os traços de uma evocação pessoal – prometeu curar uma ferida a um rei local e, em risco de morte se fosse mal sucedido, "... ourina na terra e, feito um pouco de lodo, entrou a pôr-lho na quase incurável chaga", sarando-a⁵⁸. Camões integrou a história no diálogo do Gama com o Adamastor (est. 46 e 48, Canto V, *Os Lusíadas*, 1572), Giovanni Maffei pô-la na *História das Índia* (1588)⁵⁹ e Jerónimo Corte-Real (1594) dedicou-lhe uma saga⁶⁰. Houve reedições em 1592, 1625, 1633 (Lisboa, Oficina António Álvares)⁶¹ e 1614 (Évora, Oficina de Francisco Simões). Frei João dos Santos relata-a em *Etiópia Oriental* (1609), Diogo de Couto na *Década Sexta da Ásia* (1614)⁶² e Manuel de Faria e Sousa em *África Portuguesa* (1681)⁶³. Das adaptações ao teatro conhecem-se a de Nicolas Chrétien des Croix (*Les Portugais infortunez*, Rouen, 1608) com base na obra de Maffei,

⁵⁸ Na versão da coletânea de Jean-Louis Deperthes (edição de 1821, pp. 45-56) o final é mais seco e algo diferente: "Os miseráveis restos desta trupe, reduzida a vinte e seis homens pelas fadigas e males que sofreram, vaguearam durante muito tempo, e foram enfim tratados como escravos. Eles teriam acabado os seus dias neste estado de sofrimento e de humilhação se um mercador português, que de Moçambique se tinha dirigido a esta costa para comprar marfim, não os tivesse resgatado a quatro sestércios por cabeça. Pantaleão de Sá estava entre eles. Morreu de apoplexia em Lisboa e numa idade muito avançada".

⁵⁹ *Historiarum Indicarum Libri XVI, selectarum item ex India epistolarum lib. IV, eodem interprete*, Florentiae, Ph. Juncta, 1588.

⁶⁰ *Naufrágio e lastimoso sucesso da perdição de Manuel de Sousa Sepúlveda*. Transcrevemos alguns versos: "Vem com grande fúria Bóreas raivoso, / "Comete por davante, o passo impede, / "Encontra as grandes velas, e por força / "Ao mastro as pega, e a nau atrás impuxa...". Ver *Naufrágio e lastimoso sucesso da perdição de Manoel de Sousa de Sepulveda e Dona Lianor de Sá sua mulher e filhos, vindo da Índia para este Reyno na nao chamada o galião grande S. João que se perdeu no cabo de boa Esperança, na terra do Natal. E a perigração que tiverão rodeando terras de Cafres mais de 300 legoas té sua morte*. Composto em verso heroico e octava rima por Jeronimo Corte Real. Na oficina de Simão Lopez, 1594.

⁶¹ No *Dicionário Bibliográfico Português* (Tomo III, 1859: 194-195) diz-se que o bibliógrafo José da Silva Costa teria visto um exemplar com diferenças consideráveis relativamente à publicação original, que por isso fora "emendada pelo censor Fr. Bartolomeu Ferreira", dando lugar a esta edição de 1592.

⁶² Couto, Diogo do (1614) *Década sexta da Ásia. Dos feitos que os Portugueses fizeram na conquista e descobrimento das terras e mares do Oriente, em quanto governaram a Índia D. João de Castro, Garcia de Sá, Jorge Cabrai e D. Affonso de Noronha*, Lisboa: Pedro Craesbeeck.

⁶³ Sousa, Manuel de Faria e (1681) *África portuguesa*, Lisboa: António Craesbeeck de Mello.

de Lope de Vega em Espanha⁶⁴, de Nicolò Avancini (1675)⁶⁵ em Itália e de um anónimo na Alemanha (1728)⁶⁶. Roberto Barchiesi⁶⁷ diz que o tema foi representado em português cerca de 1784 numa tragédia anónima e impressa em 1789.

Era já longo e variado o percurso da história do naufrágio do galeão São João quando Bernardo Gomes de Brito (1735 e 1736) a escolheu para o primeiro dos volumes da *História Trágico-Marítima*⁶⁸. Depois Jean-Louis Deperthes integrá-la-ia no segundo volume da sua *Histoire des Naufrages* (1781-1795, 3 vol.)⁶⁹, que seria a primeira coletânea destas narrativas em língua francesa.

⁶⁴ Sob o título *Comedia famosa de don Manuel de Sosa y naufragio prodigioso y del Píncipe trocado*. Ver A. Bonilla y San Martin, “Sobre um tomo perdido de Lope de Vega”, in *Miscelânea de estudos em honra de Carolina Michaëlis de Vasconcelos*, Coimbra, 1930.

⁶⁵ Avancini, Nicolò (1675) *Ambibio sive Sosa naufragus. Poesis dramatica Nicolai Avancini e Societate Jesu, pars I*, Colonia, 1675.

⁶⁶ *Volubilis Fortunæ cursus ab Emmanuele Sosa Dionis Præsides et Eleonora Ejus Consorte fixus, et consummatus in cruce*, Olomucii, 1728.

⁶⁷ *Os sucessos de Sepúlveda*, Ms. 7.075 n. 2, BN, Lisbonne. Ver Barchiesi, Roberto (1976) “Os sucessos de Sepúlveda. Tragedia portoghese del XVIII secolo”, *Annali – Sezione Romanza*, Naples, Istituto Universitario Orientale, XVII, 2, pp. 229-239.

⁶⁸ O primeiro volume inclui narrativas entre 1552 e 1560. O segundo volume vai de 1565 a finais do século XVI. A edição da Biblioteca de Clássicos Portugueses organizada por Gabriel Pereira reuniria as Relações publicadas nos anos 1735 e 1736, mas também outras narrativas de naufrágios que se supõem poderiam constituir o terceiro volume da coletânea de Gomes de Brito. Ver Brito, Bernardo Gomes de (1735-1736) *História trágico-marítima* (ed. Gabriel Pereira), com outras notícias de náufragos, 12 volumes (vol. XL-LIX, LVII-LVIII), Lisboa: Biblioteca dos Clássicos Portugueses, 1904-1909.

⁶⁹ Jean Louis Hubert Simon Deperthes, *Histoire des naufrages ou Recueil des relations les plus intéressantes des naufrages, hivernemens, délaissemens, incendies, famines, & autres événements funestes sur mer qui ont été publiées depuis le quinziesme siècle jusqu'à présent*, Par M. D., avocat, Paris, Cuchet, 1789, 3 vols. O frontispício diz: “Supplément aux Voyages imaginaires, contenant un recueil de naufrages véritables, pour faire suite aux naufrages apocryphes qui sont dans la première division, & qui forment les tomes X, XI, & XII de la collection”. A primeira edição da obra de Deperthes apareceu em Reims em 1781, sob o título: *Relations et infortunes sur mer*. A Biblioteca Municipal de Marselha possui uma edição em 3 volumes publicada em Paris na Née de la Rochelle, em 1788-1789. Como era costume, foi sendo sucessivamente retomada, aumentada e revista, primeiro por Jean-Baptiste Benoît Eyriès, e depois por outros editores. Neste tipo de publicações era costume atualizar os naufrágios e acidentes, eliminando os mais antigos e os que despertariam menor emotividade.

A reconfiguração literária: dar forma aos temporais

Escolhemos três conjuntos de palavras e expressões (de lado ficaram, entre outras, as de sentimentos, emoções, devoções religiosas, alimentação): 1. local da ação, 2. formas e modos dos ventos, das águas e dos fenómenos atmosféricos, e 3. técnicas e trabalho.

No clímax dos eventos o vento e o mar são adjetivados superlativamente (exceto no relato da nau Conceição); navios e pessoas ficam rodeados de águas perigosas; os artefactos salvadores, o batel e o esquife, e a “jangada” construída com restos da nau, as caixas e os madeiros que flutuam à volta desta, são eles próprios símbolos de fragilidade. A passagem do tempo é sobretudo marcada pelo ritmo dos problemas e remédios que se tentam. Mas no caso do naufrágio da nau Conceição, o narrador conceptualiza os momentos chave: “... daí a meia hora” (espaço de um relógio de areia); “à meia noite se fazia com os baixos”, “ao quarto da prima rendido estaríamos quatro léguas destes baixos”, “... no meio do quarto da prima rendido” (o “quarto da prima” é o serviço entre as 20h.00 e a meia-noite, sendo cada quarto uma vigília de 4 horas); “ao quarto da madorna, dous relógios rendidos” (ou “quarto da modorra”, vigília entre a meia-noite e as 04h.00). E o narrador da história de Jorge de Albuquerque Coelho identifica, por norma, o dia do mês e da semana, e o santo que nele se invoca.

O narrador da nau Conceição emprega o termo “engenho”, e o da Santa Maria da Barca um tempo verbal (em ambos os casos sem ser no sentido exato que lhe dá Cohen): este diz, “engenhámos de quatro zargunchos uma verga” e “engenhámos outra vela de outra colcha vermelha”; o primeiro usa o substantivo nas frases “... a ajuda e engenho que Deus lhes deu, era muito para pasmar” e “o mestre dele foi Jerônimo Vaz, bombardeiro, por ser homem de engenho, e velho”. Na história de Jorge de Albuquerque temos a expressão “homens destros da arte de navegar e que tinham feito muitas viagens”.

1. Face ao risco de naufragar o avistamento da costa é a esperança de salvação. O narrador da nau São João situa a ação num espaço entre o mar profundo e a terra, próximo desta (vir “tanto dentro”), onde as operações de sondagem, com o “prumo de mão e sondando”, se destinam a ver a profundidade e a natureza

dos fundos, descobrir se há baixos⁷⁰, perigos sob a superfície da água. Com o tempo a nau ficou ingovernável, pois perdeu mastros e velas, e depois o leme, e era dirigida com “grande esforço” (“toda se pôs de ló”⁷¹). Foi empurrada para a costa (“lançada no bordo da terra”), mas “aberta”⁷² só “por milagre de Deus se sustentava sobre o mar”. Quando o navio está perto de soçobrar as prioridades são a busca de uma praia e o desembarque nela em segurança (“varar”⁷³ por não se irem ao fundo”; “lançaram o prumo” e “acharam ainda muito fundo” para “surgirem”⁷⁴ e “lançarem o batel fora”). Foi estabilizado por meio de amarras, uma da borda de fora e outra na de terra, para arriar o batel. Tiveram o indício de que era “fundo sujo”⁷⁵ quando a amarra do lado de fora apareceu cortada. Para evitar que o navio fosse levado na “ressaca” da vaga⁷⁶ e “tornasse para o pego” (se afastasse da costa), mantiveram a amarra de terra, mas, apanhado na rebenção, chocou com um baixo e partiu-se. Espalharam-se caixas e madeiras nas águas, a que se agarraram os náufragos para chegarem a terra, “por cima do mar, e alguma por baixo”.

⁷⁰ O termo baixo significa, de modo geral, uma área no mar (ou num rio) que tem menor profundidade que o espaço à volta. Vicente Lopes e Humberto Leitão ([1974: 75] 1990) distinguem baixo e baixio: este é perigoso para a navegação por nele haver pouca altura de água; o baixo é uma “região mais ou menos extensa, no mar ou num rio navegável, onde os fundos são pequenos em relação aos que fora dela se encontram”.

⁷¹ Ló designa “o lado do navio donde sopra o vento” (Lopes e Humberto Leitão [1974] 1990). Pôr-se “de ló” significa que a nau ficou com a proa alinhada com a direção de onde vinha o vento.

⁷² A expressão “a nau aberta” significa provavelmente a nau com um ou mais rombos. Diz-se “água aberta” aquela que penetra numa embarcação ou navio por alguma avaria, calafeto em más condições ou rombo.

⁷³ O termo varar significa em geral a ação de manobrar para conduzir uma embarcação a uma praia. Pode distinguir-se de outros métodos de encalhe nas praias, como abicar. A palavra por si só sugere o uso de varas ou troncos que, colocados sob o casco, facilitam o trabalho de empurrar a nau pela praia acima. Neste caso os marinheiros pretendiam apenas levá-la a encalhar.

⁷⁴ Surgir significa, neste caso, ancorar, fundear.

⁷⁵ Um sistema de amarras estabilizou o navio a fim das pessoas e bens se transferirem para os botes: é lançada uma âncora do lado da terra, outra do lado da profundidade. Mas a amarra da âncora de fora ter-se-ia cortado nas pedras. Diz-se “fundo sujo” quando o leito do mar tem pedras e outros escolhos, em oposição a um “fundo limpo”, formado de areia.

⁷⁶ A massa de água que faz o movimento para fora, recua, depois de chegar a terra ou à praia.

Ao longo da narrativa, o risco de naufrágio é acentuado pelas águas e ventos. Estes são furiosos, bravos, sopram em direções desencontradas à vez ou em simultâneo, umas vezes viram “ao nordeste e ao lés-nordeste” e fazem a nau correr ao sul e ao sudoeste, noutras o levante une-se ao que vem “feito de poente” e ela mete muito mar. O mar é “tão grande”, “tão grosso”⁷⁷, “muito grosso”, “muito bravo”, vem em “três mares tão grandes”, “em través”, trabalha a nau de modo que esta faz “tanta água” e deita tudo em terra “com grande tempestade”. Unidos são “tamanhos”; É “ao som do mar e vento” que se faz a arribada; “o vento a ventar com tanto ímpeto e o mar cresce tanto”; solta-se o vento “a lés-sudoeste e temporal desfeito”.

Vendo o mestre e piloto, com a mais gente que ainda estava na nau, que o galeão ia sobre a amarra da terra, entenderam que a amarra de mar se lhes cortara, porque o fundo era sujo, e havia dous dias que estavam surtos, e em amanhecendo ao terceiro dia, que viram que o galeão ficava só sobre a amarra da terra e o vento começava a ventar, disse o piloto à outra gente, a tempo que já a nau tocava: “Irmãos, antes que a nau abra e se nos vá ao fundo, quem se quiser embarcar comigo naquele batel o poderá fazer”, e se foi embarcar e fez embarcar o mestre, que era homem velho e a quem falecia já o espírito por sua idade; e com grande trabalho, por ser o vento forte, se embarcaram no dito batel obra de quarenta pessoas; e o mar andava tão grosso que deitou o batel em terra feito em pedaços na praia...

2. O risco de naufrágio da nau Santa Maria da Barca é causado pelo mar que está no interior: “uma água tão grossa”, uma água “em crescimento”. Fora dominam “tantas calmarias”⁷⁸, “calmarias e bonanças”. Completam-se as condições para o naufrágio quando as águas de dentro se juntam às do exterior, às quais se reúnem os ventos: “muito o vento”, “vento cada vez mais”, “vento su-sudoeste muito rijo”⁷⁹,

⁷⁷ Diz-se “mar grosso” quando o espaço entre as vagas tende a aprofundar. Por isso também se designa “mar cavado”.

⁷⁸ Calmaria, “calma” ou “calma podre” significam a ausência de vento, no caso desta última expressão, ausência total.

⁷⁹ “Vento rijo” é vento forte.

“mares que nos comião”, “mares vanguardios”⁸⁰. Então o piloto tentou *ir buscar*⁸¹ a costa, sem saber a distância a que se encontrava e se era “suja”. Após o naufrágio, os sobreviventes seguiram no batel com terra à vista: “fomo-nos à derrota”⁸², sempre ao longo da costa, sem poder achar abrigo”.

Como o mar que estava dentro não parava de aumentar, malgrado as bombas tentarem retirá-la dia e noite, as sondagens eram feitas “por todo o costado”, em “toda a nau por riba e por baixo”. Para ver “se respondia por alguma costura” cortaram “as escoas”⁸³, cavaram o lastro, desfalcaram, mas só descobriam “marejar por todas as partes”⁸⁴, ou “que vinha respondendo a água da popa”. Fizeram um calafeto com “betume de farinha de biscouto e arroz”, mas “com a imundícia que tinha, e com a grande força da água”, nada era remédio. Por fim, começaram a “baldear e alijar tudo ao mar”⁸⁵, “a botar ao mar e a fundear”, “e nesse tempo andava já a água na coberta do batel, e a nau se metia já toda debaixo até às amarras”, e uns faziam “jangadas para se botarem ao mar”, “uns se lançavam ao mar, outros em jangadas”.

Ao terceiro dia, que forao quinze [quatorze, por lapso] do mês, tendo acabado de fundear, que seria à meia-noite, começamos a cavar o lastro e desfalcar; e andando nisto, víamos que vinha respondendo água da popa: e quanto era o juízo dos que andavao debaixo, respondia tanto avante como a escrava [escarva⁸⁶, por lapso] do couce. Ver nisto a gente que andava debaixo levantar

⁸⁰ Segundo Humberto Leitão e Vicente Lopes ([1974: 81, 343] 1990), o termo vanguardio seria uma corruptela de banzeiro (“mar agitado, com bom tempo e vaga que não encapela”), significando “ondulação larga com ventos bonançosos”, “mar remexido, com pequena vaga”.

⁸¹ Na linguagem de marinharia tem o sentido de procurar – Ver Humberto Leitão e Vicente Lopes ([1974: 114] 1990).

⁸² Rumo que o navio segue.

⁸³ As escoas – mais propriamente escoas do fundo –, são tábuas fortes que se fixam no interior do navio e no sentido do comprimento da sobrequilha, de um lado e do outro desta, onde os braços unem às cavernas.

⁸⁴ Marejar é “ressumar, deixar entrar água do mar” (ver António Sérgio, 1955: vol. I, 200). Humberto Leitão e Vicente Lopes ([1974] 1990) definem marejada como “agitação do mar”.

⁸⁵ Baldear ou alijar significam nesta passagem atirar a carga, ou pessoas, ao mar para tornar o navio mais leve.

⁸⁶ O termo escarva define um trabalho de carpintaria naval e consiste num entalhe feito entre duas peças de madeira para as unir de maneira mais segura e firme.

um choro de maneira que, uns abraçados com outros, caião para uma banda e para outra, começando a sentir seu mal, do que se lhe oferecia, causava assaz lástima. Começarão a cortar as escoas, para ver se respondia por alguma costura; e vendo que respondia debaixo, aumentarão o pranto de maneira que foi sentido dos de riba; e forao o guardião e carpinteiro dizer ao capitão-mor a sorte da água...

3. Exceto na costa de São Tomé, onde a nau Conceição encontrou “tantos ventos contrários que em quarenta e três dias não andámos cousa alguma”, o vento foi favorável e de popa em toda a viagem. Os sinais de risco surgiram silenciosamente: uma água “que era muito verde e amassada”, “correntes tão grandes”. O piloto e o mestre pareciam não conseguir interpretar os sinais: marinheiros experientes “... logo disseram que estávamos perto de alguns baixos”, “onde nos acudiam tantos pássaros que cobriam o céu”, “e os pássaros que nos seguiam, cada vez mais”. Um “carteou”⁸⁷... e logo subiu ao convés da nau e disse: “Valha-nos Nossa Senhora que esta noite corremos grande risco...”. O piloto sondou “e eram as correntes tão grandes, que assim como iam largando o cordel, assim levava a nau em través”⁸⁸, de maneira que ele sentiu correr o prumo e não quis olhar o chumbo” (iludiu-se com o facto do peso ser arrastado e dar um cálculo de profundidade errado). O choque nos baixos aconteceu de noite, descrito metonimicamente: “sem vermos terra nenhuma, somente as grandes pancadas que a terra dava”; a nau “deu uma muito grande pancada, que pareceu de todo se espedaçava”; “... era de todo arrombada, porque a não podiam já esgotar com todas as bombas”; viram-se “... de noite no meio do mar com a nau toda arrombada e cheia de água”. De dia “vimos junto de nós um pedaço de terra, que estava tão baixo que quase o não enxergávamos”.

⁸⁷ Estimar a localização pelo rumo e pelo sol e lançá-la na carta.

⁸⁸ Levar “a nau em través”: arrastava-a e o chumbo do prumo era também arrastado, dando uma estimativa incorreta da profundidade.

Estando, no meio do quarto da prima rendido, vigiando um bombardeiro, a que chamavam Jorge Gonçalves, tanto que viu que os pássaros eram muitos e o que dizia o guardião ao piloto, veio-se ao cabrestante da nau, chorando, e disse aos que achou acordados, desta maneira: “Homens, somos perdidos, valha-nos nossa Senhora”; e nisto lhe responderam algumas pessoas que se calasse e não falasse nisso; e porque ele não era certo na carreira não lhe deram orelhas ao que dizia; e assim com todas estas cousas que viram [bandos de pássaros à volta do navio, água verde, medições para a localização de alguns tripulantes] não aproveitou nada, que em tudo os cegou seu pecado e a todos nos parecia que o piloto ouvia estes clamores e que ele sabia nisso o que fazia, e desta maneira, indo a nau Conceição com vento à popa e mar bonança com as velas todas dadas, ao quarto da madorna, dous relógios rendidos, deu uma muito grande pancada, que pareceu de todo se espedaçava.

Já refugiados nas ilhas, os mares, as correntes e os ventos tornam-se obstáculos para as pequenas embarcações que vão construindo, parecendo cercá-los a fim de os manter em terras quase áridas: “mares grandes”, “mar tão grosso e grande”, “as correntes eram grandes e o vento muito rijo”, “grandes mares que nele [batel] davam”, “uma tormenta tão grande de ventos nordeste que parecia que queria levar a ilha”, “as correntes de água, que eram muito grandes”.

4. O narrador do naufrágio de Jorge de Albuquerque situa os factos num Oceano entre o porto de Olinda, de onde saíram a 29 de junho, e a barra do Tejo, a 03 de setembro de 1565⁸⁹. A 6 de julho navegavam com “água aberta”⁹⁰ e “mares grossos” sobre

⁸⁹ Não contamos aqui com o primeiro acidente, quando a nau foi arrastada logo à saída da barra do porto de Olinda (“a través”) e encalhou num baixo, onde “esteve quatro marés mui perto de se perder” (uma maré é neste trecho o movimento provocado pelo efeito de atração do sol e da lua sobre a terra, em função do qual as águas do mar se elevam e descem em intervalos de tempo mais ou menos regulares).

⁹⁰ Surgem frequentemente nestes relatos de naufrágio as expressões “água aberta”, “abrir água”, “fazer água”. Elas significam situações em que o navio tem um ou mais rombos, ou tem juntas mal vedadas, ou tem o calafeto desfeito – podendo dar-se a conjugação destes fatores – por onde entra água.

a linha do Equador, e tiveram “dezanove dias em calmarias com muitas trovoadas” a 12° de latitude N. A 30 de julho apanharam trovoadas e no dia seguinte, nas proximidades do arquipélago de Cabo Verde, o vento levou-os para 37° N. e “muito perto da Terra Nova”, onde andaram “oito dias em calmarias”. Em 29 de agosto o vento favorável deu-lhes a esperança de “demandar as ilhas”, mas a 3 de setembro entraram em combate com um corsário francês, ao qual resistiram por três dias. A 06 de setembro estavam ao largo do arquipélago dos Açores e seis dias depois um temporal empurrou-os para 47° N. A 27 de setembro deitaram os primeiros mortos ao mar, a 29 avistaram a Senhora da Pena e a 3 de outubro estavam diante do Cabo da Roca.

O primeiro acidente surge quando o vento “subitamente se mudou” e se tornou “tão rijo” que tiveram de alijar a nau para melhor a marearem⁹¹. Na tarde de 5 de julho a nau abriu “uma água muito grande” por causa de “um tempo tão rijo e forçoso”. Seguiram-se “mares grossos”, tanto “que a [à nau] abriam toda”, mar “alvoraçado”, “mar de popa” (que “desmanchou o leme”), “mar em través”, “mar com os grandes encontros que umas ondas davam nas outras parecia que dava claridade”, “mar muito mais alto que o outro primeiro”, “mar grandíssimo” e “tão terrível e medonho”, “tamanhos mares”, “mares [que] começaram a empolar [e] passavam por cima da nau”.

A forma dos ventos caracteriza os perigos. No primeiro acidente, à saída da barra de Olinda, partiram com “vento de viagem”⁹², “vento de popa”⁹³, que “se lhes tornou tão contrário” e “rijo” que os empurrou para um baixo. Depois das reparações na nau saíram de novo com condições favoráveis, que se alteraram ao quinto dia: “ventando-nos o contrário do que havíamos mister veio a ser tão rijo”,

⁹¹ Pensou-se que, alijado o navio da carga que em excesso parecia impedir a manobra adequada das velas, seria possível governá-lo melhor. Marear significa governar com mais facilidade porque as velas respondem melhor.

⁹² O mesmo que vento favorável para o rumo que se quer tomar.

⁹³ Vento “que sopra, aproximadamente, na direção da quilha do navio, vindo da popa” (Humberto Leitão e Vicente Lopes [1974] 1990).

“um pé-de-vento que nos quebrou o gurupés da cevadeira”, um “vento por riba de terra tão rijo”, um “ventar muito rijo”. A 12 de setembro deu-se “a maior e mais estranha e diabólica tormenta de vento sueste que até hoje se viu... acalmándonos de súbito o vento que trazíamos, nos saltou ao sueste, que começou a ventar de maneira que todos tememos o perigo”, o “mar e o vento faziam tamanho estrondo”, “o mar e o vento cresciam cada vez mais”, “um borbotão de vento”, “remoinhava o vento com tanto ímpeto”, “tornou a ventar o vento noroeste tão rijo”, “tão rijo o vento”. São raras as circunstâncias definidas na frase “ventou vento largo e próspero”.

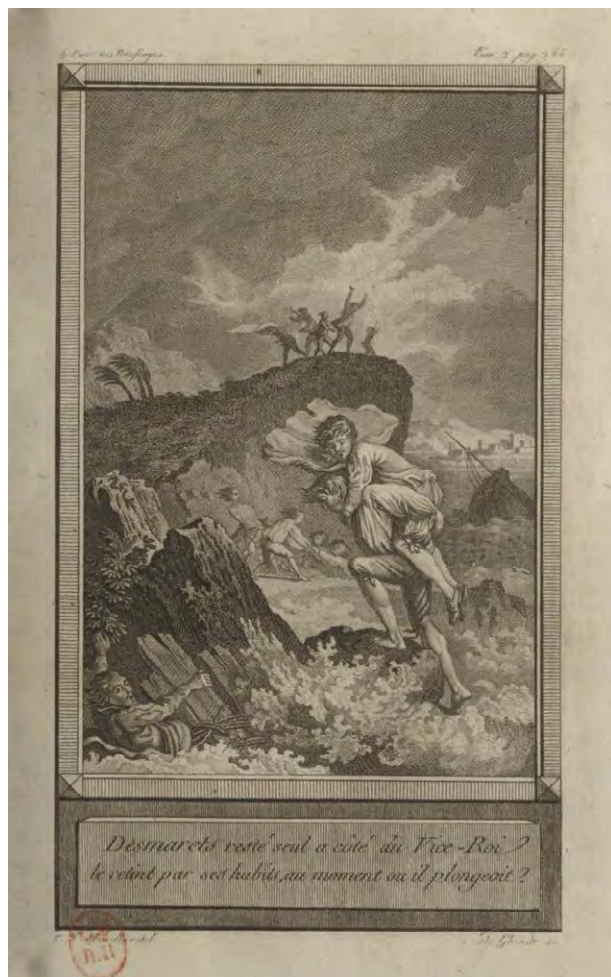
As condições de navegação foram-se agravando (inicialmente com “água aberta”, depois “meteu tanta água dentro, por estar a ponte já abatida, que ficou a nau morta e debaixo d’água por um grande espaço”), ao mesmo tempo que perdia os instrumentos de governo: quebrou o gurupés da cevadeira, perdeu o leme, o mastro, as velas, as vergas, as amarras, as âncoras, o batel – numa altura em que estava “a nau aberta por muitas partes”. Veio, entretanto, tempo mais calmo e fez-se “uma vela de alguns guardanapos e toalhas de mesa”, uma verga de dois remos do batel, e “sobre o pé do mastro grande pusemos um pedaço de pau de duas braças em alto”, além de outros arranjos bastante frágeis, e orientaram-se pelo nascer do sol por não terem astrolábio e a agulha de marear “era tão quebrada e tal que destemperava muitas vezes”. A um marinheiro, “grande mergulhador”, foi pedido “que se lançasse ao mar e visse se podia de mergulho tomar parte da muita água que fazia a nau”, o que conseguiu, pois em três mergulhos “tomou a maior parte da água que a nau fazia”:

... E vendo a nau tão destroçada e qual vinha, e a nós outros tão disformes de fome, ficaram atónitos, e com muita compaixão começaram a chorar e nos deram logo do pão, água e fruta que para si traziam. Dos nossos, uns não puderam comer de sobeja alegria de ver terra e em que ir a ela, e outros por terem já o padar cerrado de fome e necessidade passada... O senhorio da barca [que os encontrou na costa da Roca], tanto que nos acabou de dar de comer, nos deu um cabo com que afastamos a nau da rocha, e assim à toa trouxeram a nau ao longo da terra até a porem em Cascais a horas do sol-posto...

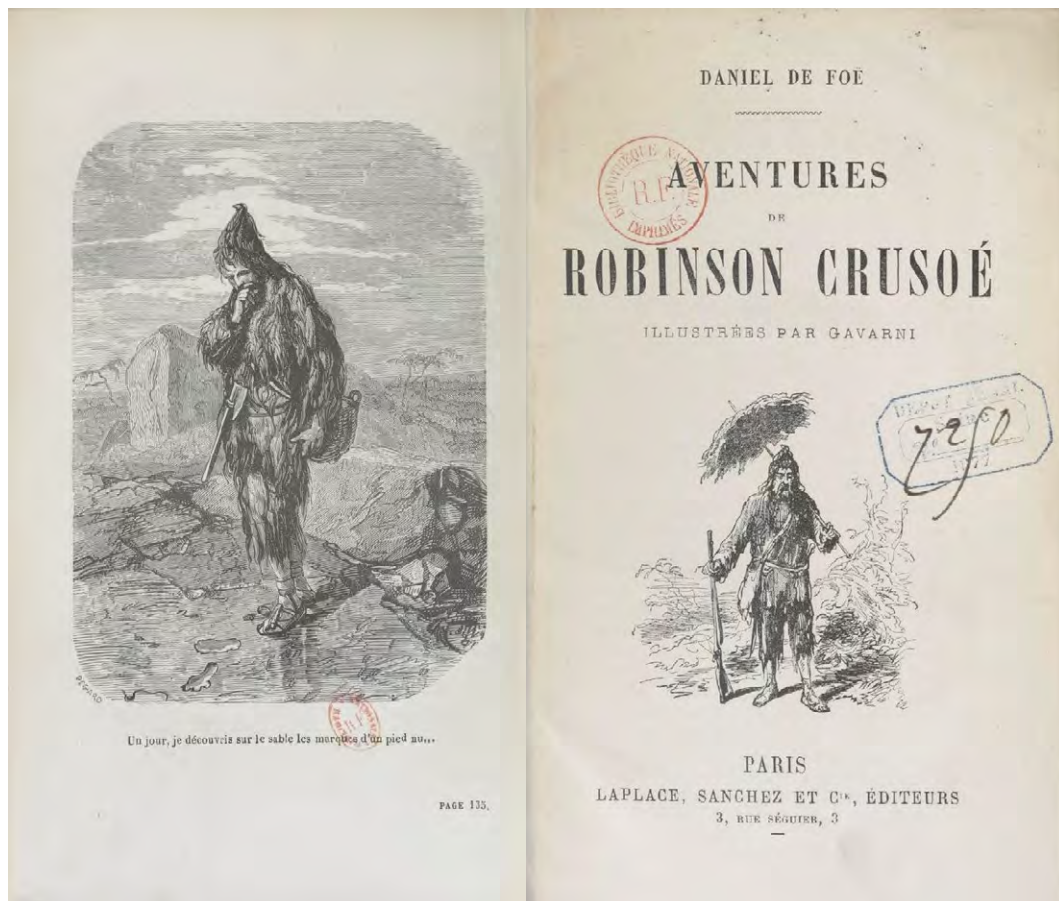


“Hé bien, mesa amis! voila les fruits des votre ridicule confiances”.

Desenho pertencente à narrativa “Naufrage D’Emmanuel Sosa & D’Eléonor Garcie Sala, sa femme, sur les côtes orientales d’Afrique, en 1553”, in *Histoire des Naufrages ou recueil des rélations les plus intéressants des naufrages, hivernemens, délaissemens, incendies, et autres événemens funestes ...*, Tome second, par Jean Louis Simons Deperthes. Nouvelle Édition, refondue, corrigée et augmentée de plusieurs morceaux..., Paris, Chez Cuchet, Librairie, Au III^e de la République, p. 11 – Fonte: gallica.bnf.fr / Bibliothèque Nationale de France.



“Desmarches resté seul a côté du Vice-Roi / le retint par ses habits, au moment où il plongeait”. Desenho pertencente à narrativa “Relation du naufrage d’un vaisseau portugais, près le Cap-Comorin, mer des Indes. Trait d’amour conjugal. Actions généreuses de quelques gentilshommes François, & d’un vice-roi des Indes” ..., in *Histoire des Naufrages ou recueil des relations les plus intéressants des naufrages, hivernemens, délaissemens, incendies, et autres événemens funestes...*, Tome second, par Jean Louis Simons Deperthes. Nouvelle Édition, refondue, corrigée et augmentée de plusieurs morceaux..., Paris, Chez Cuchet, Librairie, Au III^e de la République, p. 284. Fonte: gallica.bnf.fr / Bibliothèque Nationale de France



A imagem da esquerda, desenho que representa Robinson Crusoé a observar vestígios de pegadas na areia – “Un jour, je découvris sur le sable les marques d'un pied nu...”, in *Aventures de Robinson Crusoé*, illustrées par Gavarni, Paris, Laplace, Sanchez et Cie, Éditeurs, p. 135. A imagem da direita é a folha de rosto da edição em língua francesa de *Aventures de Robinson Crusoé*, illustrées par Gavarni, Paris, Laplace, Sanchez et Cie, Éditeurs. Fonte: gallica.bnf.fr / Bibliothèque Nationale de France

Conclusão

Um dos propósitos deste nosso artigo e reflexão é o de perceber como é que as questões dos imaginários do mar podem ser traduzidas ou expressas em questões de linguagem: como esta assegura que um tema faz parte da cultura científica, literária e artística, dos mares, que problemáticas e desafios nos colocaram ou continuam a colocar os seus autores.

Em seguida quisemos ver como os relatos de naufrágio nos mostram as peripécias dos marinheiros e passageiros das naus como experiências de um lugar e de um espaço marítimo: a orografia dos fundos, a geografia da costa, os rumos, as referências aos ventos e correntes de água, ou o amplo oceano onde uma tripulação só consegue guiar-se pelo nascer do sol.

As narrativas conjugam harmoniosamente as causas e circunstâncias que levam ao afundamento das naus: condições de navegação (meteorologia, mastreação⁹⁴, velame e massame⁹⁵ dos navios), expectativas (na nau São João tentou-se arranjar um leme novo; na nau Conceição havia tripulantes apreensivos face aos sinais nas cores da água e na presença das aves; na Santa Maria da Barca desacreditou-se das possibilidade de haver salvação; no naufrágio de Jorge de Albuquerque os sentimentos de esperança tornam-se mais ténues à medida que a embarcação se desfaz com os diversos acidentes), o crescendo de fatores até à tragédia e às formas de socialização humanas (traição, egoísmo, ajuda, desespero, arrependimento e confissão, que decorrem da culpa religiosa).

⁹⁴ Os mastros e os mastaréus e os acessórios associados.

⁹⁵ Nome que se dá ao conjunto de cabos que fazem parte do aparelho de um navio, sendo o “aparelho do navio” a totalidade constituída pelo massame, poleame e velame.

Dando continuidade ao primeiro volume já publicado⁹⁶, o presente volume de *Imaginários do mar: uma antologia crítica* aprofunda as múltiplas valências, contornos e discursos associados ao espaço marítimo. Inaugura-se com uma parte consagrada às *Memórias e Representações* em que a pergunta formulada por Ângela Almeida – “Is the sea alone?” – argumenta em defesa de uma atitude cultural, literária, económica que vá além dos usos do mar como recursos materiais: estes ecossistemas são sistemas interligados, onde só o debate e a partilha dos conhecimentos disciplinares permite criar sensibilidade aos equilíbrios ambientais e à defesa da vida. Em “O mar de Omar”, Gustavo Presta e Célia Ramos refletem, num documentário-vídeo e num ensaio escrito, sobre modos de vida segundo os ritmos da natureza, tomando como exemplo o depoimento de um pescador chileno e da sua família. Maria Isabel João segue em “O mar na história e na cultura portuguesas” o processo de criação da nação e da identidade nacional, e o valor que neste processo assume na cultura portuguesa e num caminho que levou à individualidade política e ao que descreve, numa imagem bonita, “uma nação com um pé na península e o outro no meio do oceano Atlântico”. Finalmente, Dóris Santos reflete, em “Memória e representação do mar”, sobre os artistas portugueses, em especial Guilherme Filipe e Lino António, que exaltaram as qualidades plásticas do litoral da Nazaré e das suas gentes marítimas e ajudaram a criar e alimentaram o discurso de uma vila de pescadores.

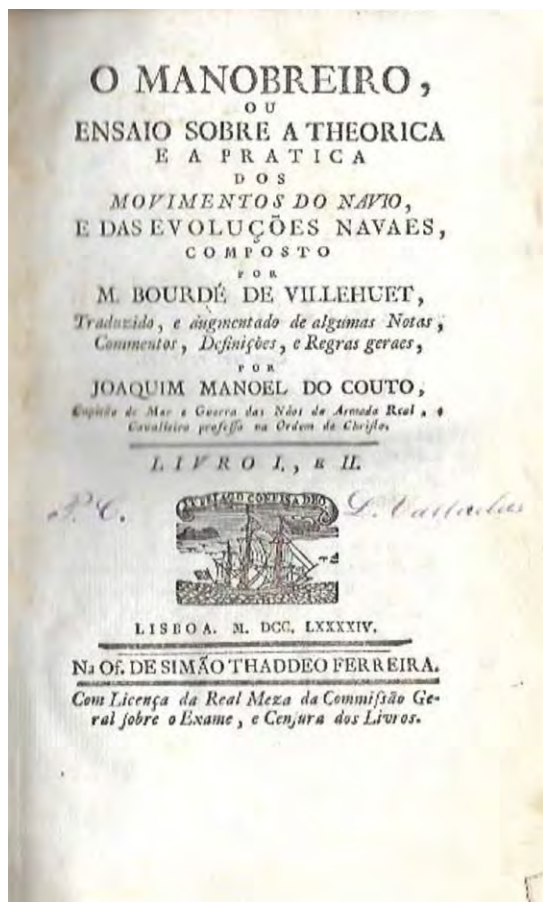
No segundo capítulo, *Mitos, Lendas e Narrativas: o mar ficcional*, começamos com um texto de Anete Costa Ferreira, “El Dorado: imaginário amazónico do século XVI à actualidade”, e um olhar particular sobre episódios,

⁹⁶ Disponível em: <https://ielt.fcsh.unl.pt/books-pdf-new/>

protagonistas, ideais, narrativas e obsessões que formaram – e ainda estão presentes – na pulsão da exploração da Amazónia e dos seus impérios de cidades populosas e cheias de riquezas em ouro e pedras preciosas. Reflete-se no artigo de Edite Alberto o rigoroso e bem documentado levantamento de folhetos da coleção da Biblioteca Nacional de Portugal, “O corso e o cativo na literatura de cordel dos séculos XVII e XVIII” (uma amostra dos séculos XVII e XVIII), com relatos de cativo de cristãos, confrontos militares entre estes e muçulmanos, e assuntos diversos. “Paisagens ecológicas e imaginários do mar...”, de Eliana Rodrigues, é um estudo das práticas e narrativas cosmológicas de um grupo étnico do arquipélago de Marajó, estuário do rio Amazonas, e da articulação, na mente dos narradores, entre o que se vive e o que se imagina e concebe. Joana Gaspar de Freitas e Cristina Brito trazem-nos, em “A Bixa Baleia ou a história de um manuscrito sobre o maravilhoso do mar”, um olhar sobre a perplexidade, a ironia e o desejo de saber, provocados pela entrada no Tejo de um destes mamíferos, que encaharia em Cacilhas e seria depois rebocada para a Ribeira das Naus.

No último capítulo, *Ecos e Leituras*, três pequenos temos três breves experiências de leitura. Ana Rita Fernandes escreve sobre *The Secret of Black Rock* (2017), o livro ilustrado e escrito por Joe Todd-Stanton, que pega na lenda do Rochedo Negro, um penedo que emerge do mar para fazer naufragar as embarcações, e conta uma história pelo olhar de Erin, filha e descendente de pescadores e marheiros. João Augusto Aldeia regista e faz uma breve reflexão, em “O naufrágio do Chanticleer na imprensa”, sobre o modo como os jornais da época descreveram o afundamento deste navio norueguês na costa de Sesimbra. Margarida Mestre e Luís Martins falam em “Marinho – uma expedição aos fundos dos mares”, da montagem e exercício de uma performance dirigida a um público infantil. Finalmente, Maria Schtine Viana dá-nos em “A Nau Catarineta” uma versão da Nau Catarineta, poema-romance anónimo sobre um naufrágio, recolhida no Rio Grande do Sul.

De forma a prolongarmos o diálogo intertextual e a convidarmos os leitores a aprofundarem a sua viagem pelos imaginários marítimos, introduzimos, na rubrica *Ecos de Leitura* resenhas de livros recentemente publicados. Este é um hábito que agora iniciamos e que manteremos nos volumes que se seguirão desta série.



Folha de rosto da primeira edição portuguesa do manual *O Manobreiro* (Lisboa, 1794).

Digitalização feita a partir do original pelos autores.

168 O MANOBRREIRO.

ARTIGO II.

PROBLEMA.

Dar fundo com vento em Poppa.

SOLUÇÃO.

HE preciso carregar anticipadamente, e ferrar a Gavia Grande, e arrear o Velacho sobre a Péga; e quando se está a hum distancia racionavel, do lugar aonde se quer dar fundo (distancia que deve sempre ser medida sobre a vivacidade, que o Navio pôde ter a governar, e sobre a sua velocidade) se mette a Cana do Leme de hum bordo ou do outro (50), carregando, e ferrando o Velacho, caçando a Mezena, braceando no mesmo tempo a Gata á Bolina, de hum ou outro lado. Quando o Navio está posto á Bolina, e se achia como atravessado, com o vento sobre esta vèla, seguindo se he necessario, ir avanti, ou cahir á ré; de sorte que se se está muito a Barlavento do lugar, aonde se quer deixar cahir o ferro, se arriba até estar nelle; e se se está nelle, se dá fundo arreando a Gata, e se ferra logo, que a Ancora tem unhado; e o Navio se fira ao vento pela força da Mezena que he preciso ferrá-la logo que panner.

DE-

O MANOBRREIRO. 169

DEMONSTRAÇÃO.

Carrega-se, e ferra-se a Gavia Grande, arreando o Velacho; para diminuir a grande presteza que leva o Navio ordinariamente, que tem vento em Poppa, a fim de poder julgar mais ao justo as distancias, e de estar mais facilmente senhor dos movimentos do Navio: quando se tem estimado a distancia que pede necessariamente o Navio, para vir parar á Bolina, no lugar aonde quer dar fundo, se põem a Cana do Leme a hum lado, ou a outro (50); bracea-se a Gata á Bolina do lado que se quer (41), caçando a Mezena para o Navio vir de Ló vivamente (40).

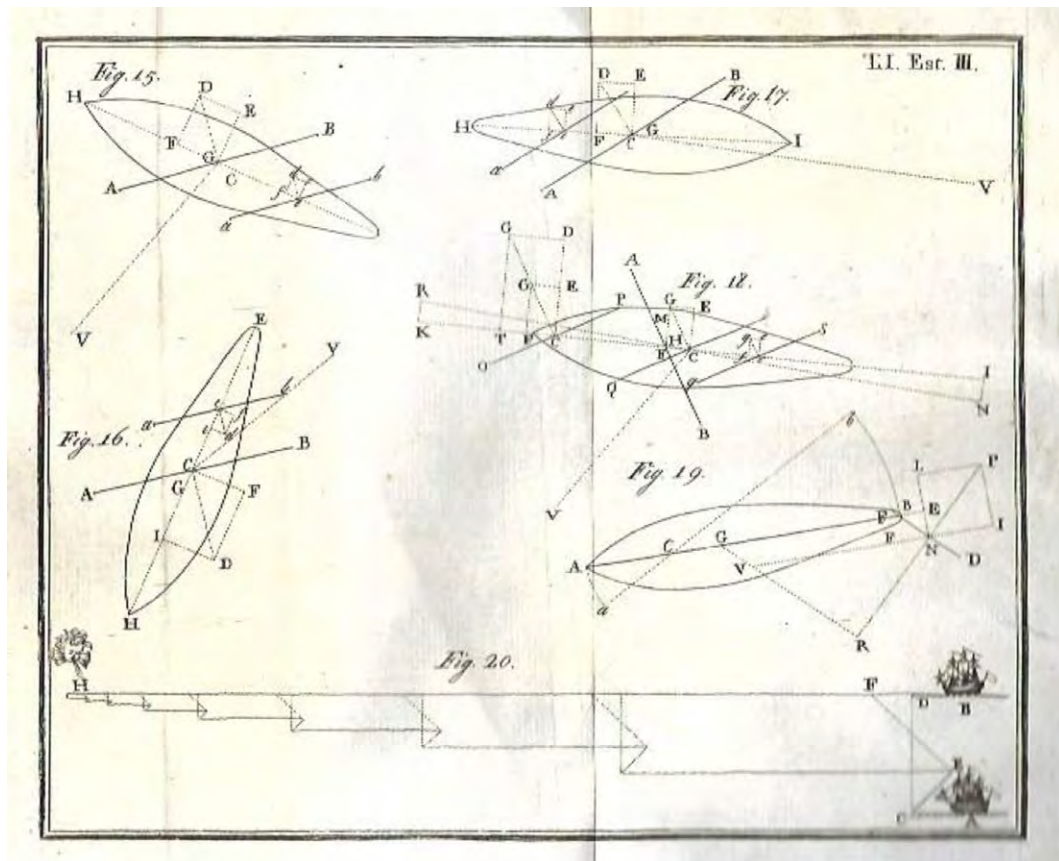
Carrega-se, e ferra-se o Velacho no instante que se oppõem ao movimento do Navio (31, 32, e 33) quando vem ao vento; e quando se está á Bolina se deixa cahir o ferro, se se está ao justo no lugar aonde se quer dar fundo; se se está ainda muito a Barlavento, se deixa arribar, guardando o vento em cheio na Gata; se no tempo que se está a Barlavento, se acha muito avanti, se põem a Gata sobre para cahir á ré (44) pondo a Cana do Leme a Sotavento (58); e quando se tem alsas abatido, se dá fundo; ferrando a Gata, porque faria muito puxar pela Amarra se ventasse fresco: o Navio se fira depressa ao vento, tendo a Mezena caçada (40), e quando está filado se carrega, e põem o Leme a meio.

Liv. I.

Y

NO.

O modelo de explanação seguia uma ordem clara: a. identifica-se um problema, b. descreve-se a solução, c. demonstra-se como fazer. Se houver necessidade, adicionam-se notas e observações. Digitalização feita a partir do original pelos autores, pp. 168-169, Livro I.



Do manual de navegação *O Manobreiro*, a explicação de uma manobra:

“Quando as velas AB (Fig. 17), das quais o centro do esforço está à ré do centro de gravidade G, receberem o impulso do vento V sobre as suas superfícies anteriores, elas farão vir o navio ao vento, ao mesmo tempo que elas o farão cair à ré; porque a direção do esforço CD, se decompõe entre os dois esforços CF, em o sentido da quilha davante para ré, e CE, lateral e perpendicular à quilha, de sorte que a parte CH da popa é levada para sotavento de C em E, no tempo que a parte I da popa se chega por um movimento contrário à origem do vento V; assim o navio neste caso orça, e cai à ré”. In Livro I, pág. 57, Figura 17. Digitalização feita a partir do original pelos autores, pp. 168-169, Livro I.



Dois desenhos da edição em língua francesa da obra de Jonathan Swift, *Voyages chez plusieurs nations reculées du monde par Lemuel Gulliver – d'abord chirurgien puis Capitaine sur Différents Vaisseaux*, Paris, A. Quantin, Imprimeur-Éditeur, s/d, p. 5. Fonte: gallica.bnf.fr / Bibliothèque Nationale de France

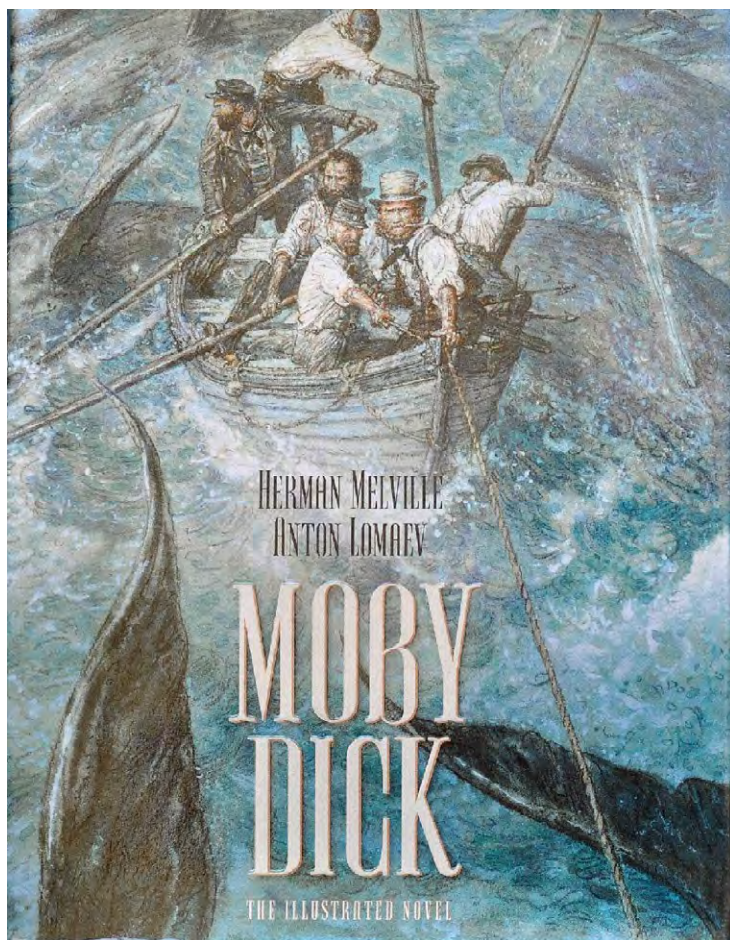


Foto da capa do livro de Herman Melville, *Moby Dick*, ilustrado por Anton Lomaev. In Melville, Herman, *Moby Dick*, New York, Pagasus Books, Ltd. 2018

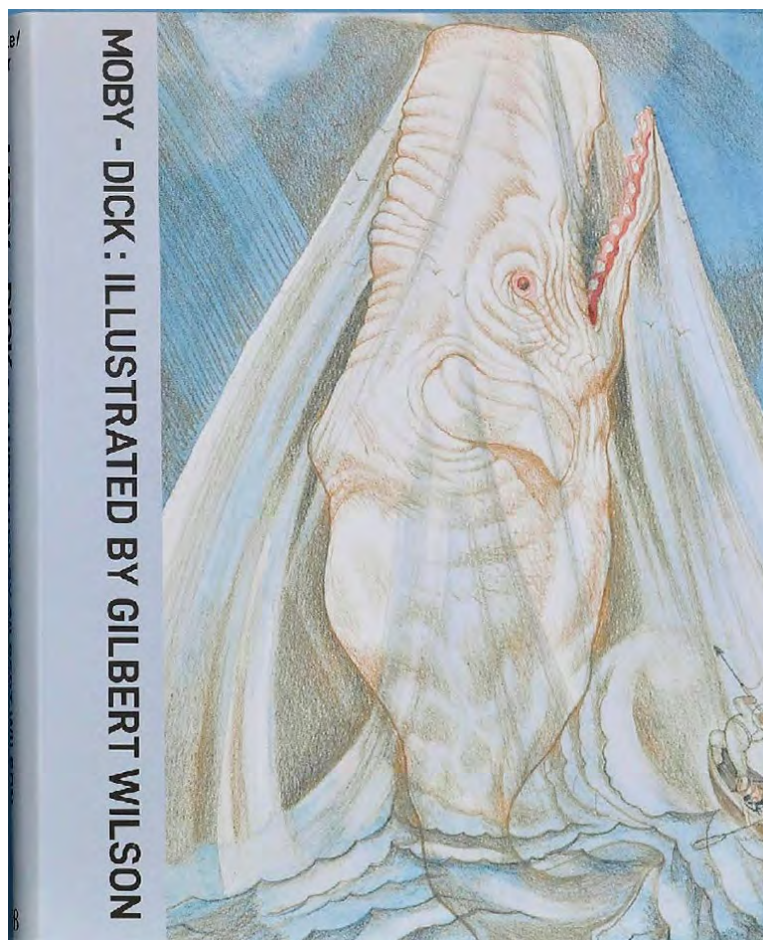


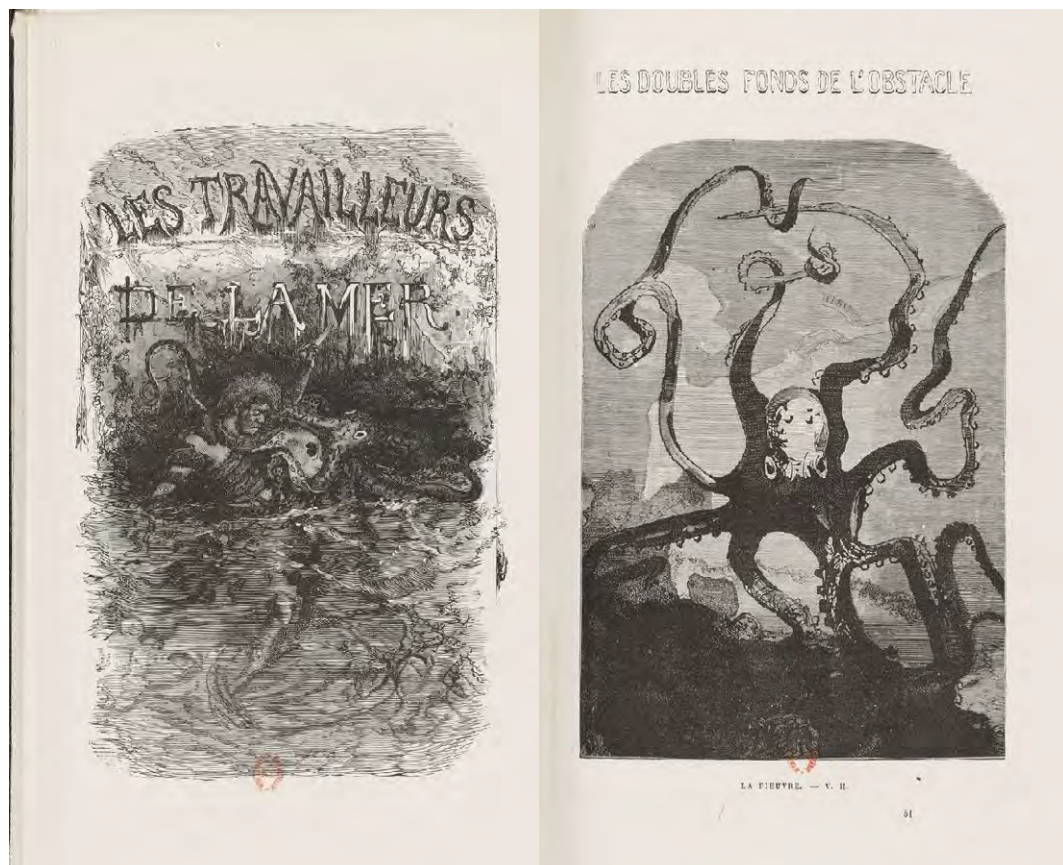
Foto da capa do livro de Herman Melville, *Moby-Dick*, ilustrado por Gilbert Wilson, e publicado aquando do 200.º aniversário do seu nascimento. In Melville, Herman, *Moby-Dick*, Los Angeles, Hat & Beard Press, 2019.

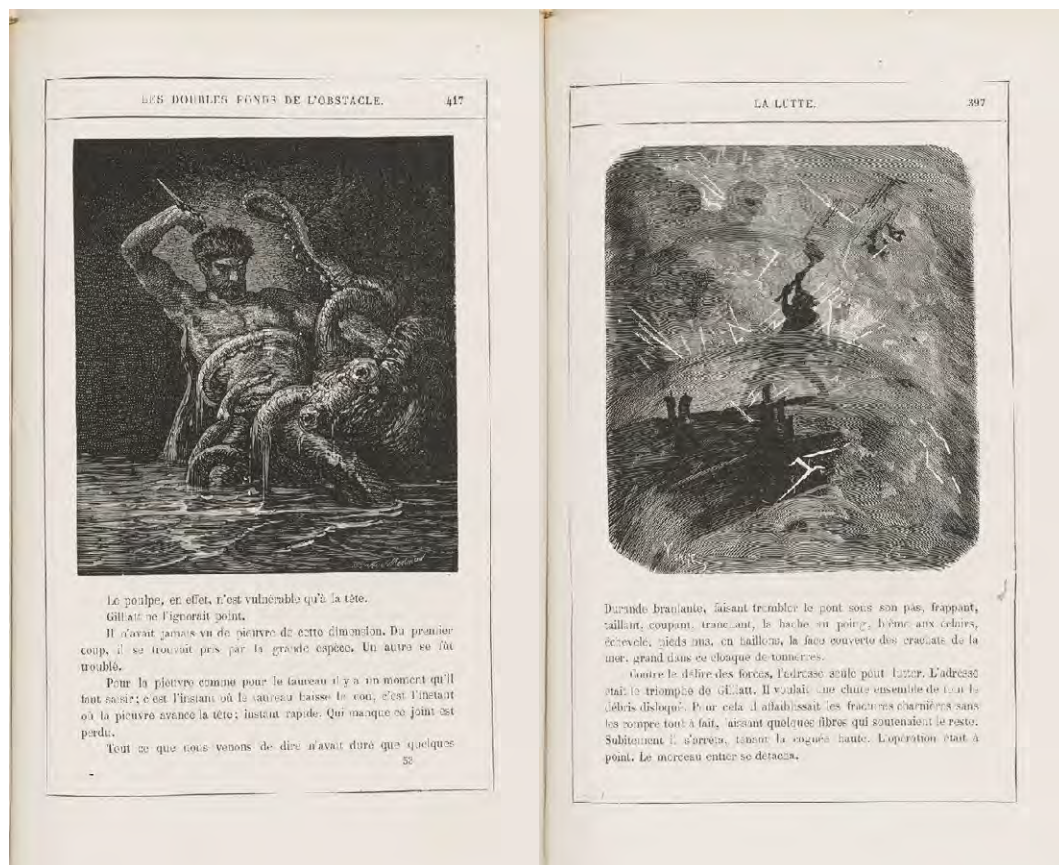


Digitalização do desenho de Anton Lomaev representando a companhia no trabalho de produção do óleo de baleia. In Melville, Herman, *Moby Dick*, New York, Pagasus Books, Ltd. 2018, pp. 378-379.

Fotos de capas de edições da obra de Herman Melville, *Moby-Dick*. Edição New York, The Modern Library, 1950; Edição Penguin English Library, 2012; Edição Barnes & Noble, Inc. / Northwestern University Press, 2015.







Numa leitura das imagens da esquerda para a direita, de cima para baixo.

Quatro desenhos da autoria de Victor Hugo para *Les Travailleurs de la Mer* (1866).

– Três desenhos que representam a luta de Gilliat com o polvo gigante que habita o penedo, local de naufrágio do navio a vapor e cuja máquina Gilliat tenta salvar a máquina (Capa de rosto da obra; Cap. “os duplos fundos do obstáculo”, p. 417 e p. 401;)

– Gilliat, surge aqui representado com os traços de um operário, talvez numa analogia à máquina a vapor dos novos tempos, que tenta libertar das ruínas do navio naufragado (Cap. “a luta”, p. 397). Fonte : gallica.bnf.fr / Bibliothèque Nationale de France.

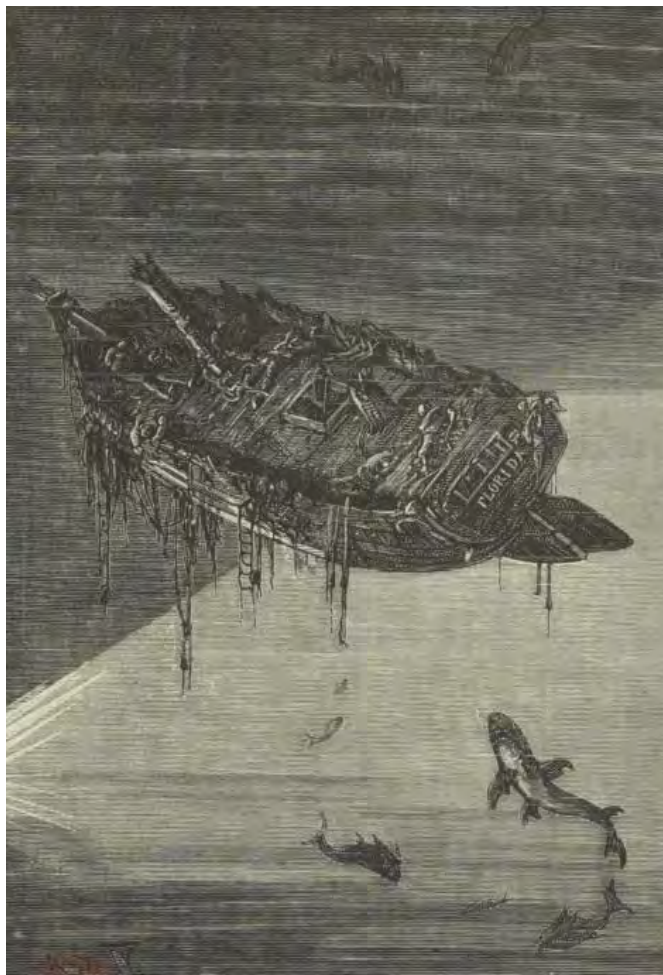


O Capitão Nemo faz observações e calcula a latitude da posição em que se encontra, e o submarino, com a ajuda de um sextante, sobre o convés do submarino.

“... Munido do seu sextante o capitão Nemo tomou a altura do sol, que lhe dava a sua latitude. Esperou alguns minutos que o sol chegasse à linha do horizonte... Senhor Aronnax, encontramos-nos a cento e trinta e sete graus e quinze minutos de longitude oeste... e trinta graus e sete minutos de latitude norte, isto é, estamos a cerca de trezentas milhas das costas do Japão”. In *Vingt Mille Lieues sous Les Mers*, illustrée de 111 dessins par de Neuville, Paris, Bibliothèque d’Éducation et de Récréation, 1871 (Cap. XIV, pp. 98-100, p. 91). Fonte : gallica.bnf.fr / Bibliothèque Nationale de France.



“Avançamos por uma vasta planície que parecia não ter limites. Eu afastava com a mão as cortinas líquidas, que se tornavam a fechar atrás de mim, e o vestígio dos passos desaparecia imediatamente sob a pressão da água... A floresta era formada por grandes plantas arborescentes e logo que ficamos debaixo das ramagens os meus olhos foram atraídos pela estranha disposição dos ramos, que nunca tinha visto nas florestas à superfície”. In *Vingt Mille Lieues sous Les Mers*, illustrée de 111 dessins par de Neuville, Paris, Bibliothèque d’Éducation et de Récréation, 1871 (Passeio na Planície, o Bosque da Ilha de Crespo, Capítulos XVI-XVII, pp. 118-132, p. 121). Fonte : gallica.bnf.fr / Bibliothèque Nationale de France.



No Capítulo XIX, p. 144, “... Triste espetáculo o desta carcaça perdida sob as vagas, mas mais triste ainda a visão da sua ponte onde alguns cadáveres, presos às cordas, jaziam ainda! Contei quatro – quatro homens, mantendo-se um de pé, ao leme – e uma mulher, meia saída da claraboia do tombadilho e segurando uma criança nos braços...”.

In *Vingt Mille Lieues sous Les Mers*, illustrée de 111 dessins par de Neuville, Paris, Bibliothèque d’Éducation et de Récréation, 1871 (Capítulo XVIII, p. 140, p. 144).

Fonte : gallica.bnf.fr / Bibliothèque Nationale de France.

Bibliografia

Alexandre de Paris (ed. 1994), *Le Roman d'Alexandre*. Ed. E. C. Armstrong et al. com tradução de L. Harf-Lancner, Paris, Le Livre de Poche, col. Lettres Gothiques.

Amorim, Inês (2008), "Homens da Terra ou Homens do Mar – um percurso hitoriográfico" in Francisco Oneto Nunes (ed.), *Culturas Marítimas em Portugal*, Lisboa, Âncora Editora, pp. 25-70.

Andrade, Eugénio de (1979), *Rosto precário*, Porto, Limiar.

Aranda Y Sanjuan, Manuel (1891), *Los Mistérios del Mar, compilación de las obras de Mangin, Fredol, Whymper, Figuiet, Maury, Sonrel Y Otros*, Barcelona, Montaner y Simon.

Kirby, Elizabeth e Mary (1907), *The Sea and its Wonders, a companion volume to "the world at home"*, London, T. Nelson and Sons, Paternoster Row.

Bideaux, Michel (1999), "Chroniques de l'infortune et naufrages organisés", *Cahiers d'études romanes*, 3, 91-103. Referência eletrónica: « Chroniques de l'infortune et naufrages organisés », *Cahiers d'études romanes* [Online], 3 | 1999, Online since 15 January 2013, connection on 27 November 2019. URL : <http://journals.openedition.org/etudesromanes/3388> ; DOI : 10.4000/etudesromanes.3388

Amorim, Inês (2007), "Das viagens filosóficas dos naturalistas à exploração dos recursos marinhos", in *Gestão e Ordenamento das Actividades Litorâneas*, Lisboa: Academia de Marinha, pp. 87-114.

Botas, José Loureiro (1959), *Nasci à beira do mar*, Lisboa, Portugália Editora.

Botas, José Loureiro (1960), *Barco sem Âncora*, Lisboa, Portugália Editora.

Botas, José Loureiro (1944), *Frente ao Mar*, Lisboa, Portugália Editora.

Botas, José Loureiro (1940), *Litoral a Oeste*, Lisboa, Portugália Editora.

Brandão, Raul (1923), *Os Pescadores*, Porto, Porto Editora [2004]. Ver edição mais recente, *Os Pescadores*, ed. Vítor Viçoso e Luis Manuel Gaspar, Obras completas, vol. XII, Lisboa, Relógio D'Água.

Brandão, Raul (1926), *As Ilhas Desconhecidas*, Lisboa, Quetzal [2011].

- Brédif, Charles-Marie (1907), *Le Naufrage de "La Méduse" – Journal d'un rescapé*, Paris, Éditions Payot & Rivages, Petite Biblio Payot [2017].
- Brito, Bernardo Gomes de (compilação) (1735 e 1736), *História Trágico-Marítima* (2 Volumes), Lisboa, Officina da Congregação do Oratório. Ver, entre outras edições, *História Trágico-Marítima*, anotada, comentada e acompanhada de um estudo por António Sérgio (3 volumes), Lisboa, Editorial Sul [1955].
- Brito, Raquel Soeiro de (coord. científica) (2005), *Atlas de Portugal*, Lisboa, Instituto Hidrográfico Português.
- Brosse, Monique (1972) "Littérature Marginale: les histoires des naufrages", in *Romantisme*, n.º 4, pp. 112-120 – https://www.persee.fr/doc/roman_1972_num_2_4_5413.
- Castro, Xavier de e Philippe Billé (2006), *Le Naufrage de Santiago – sur les Bancs de la Juive, 1585*, Paris, ed. Chandeigne.
- Chagas, M. Pinheiro (1874), *Os Dramas do Mar*, Lisboa, Lucas & Filho, Editores.
- (1894), *O Naufrágio de Vicente Sodré*, Lisboa, Livraria de António Maria Pereira, Editor.
- Chase, Owen (1821), *Shipwreck of the Whale-Ship Essex of Nantucket; which was attacked and finally destroyed by a large spermaceti-whale in the Pacific Ocean, with an account of the unparalleled sufferings of the Captain and Crew during a space of ninety-three days at sea, in open boats – in the years 1819 & 1820, by Owen Chase, of Nantucket, first mate of said vessel*. New York, W. B. Gilley, J. Seymour Printer.
- (1821) *Wreck of the Whale Ship Essex – The extraordinary and distressing memoir that inspired Herman Melville's Moby-Dick* (introduction by Gilbert King), Minneapolis: Zenith Press [2015].
- Cohen, Margaret (2010), *The Novel and the Sea*, Princeton and Oxford Princeton University Press [2013].
- Cooper, James Fenimore (1823-1824), *The Pilot – A Tale of the Sea* (2 volumes), New-York, Charles Wiley. Foi impresso uma versão portuguesa deste romance em Paris, sob o título *O Piloto, novella marítima por F. Cooper: vertida em portuguez*, trad. Caetano Lopes de Moura (4 vols), Paris, J.P. Aillaud [1838].
- (1827), *The Red Rover – A Tale* (3 volumes), London, Henry Colburn. Versão em língua portuguesa, *O corsário vermelho*, trad. J. L. Rodrigues Trigueiro, Lisboa, Typ. Commercial [1868].

- Coote, John (1988), 'Introduction' in *The Faber Book of the Sea*, ed. John Coote, London, Faber and Faber Limited, pp. vii-x.
- Corréard, Alexandre e Jean-Baptiste Savigny (1817), *Naufrage de la frégate «La Méduse», faisant partie de l'expédition au Senegal en 1816 – relation contenant les événements qui ont eu lieu sur le radeau, dans le désert de Saara, à Saint-Louis et au camp de Daccard*, Paris, Hocquet & Eymery. Outra edição: *Le Naufrage de la Méduse*, Paris, Folio [2055].
- Correia, Romeu (1950), *Calamento*, Lisboa, Parceria A. M. Pereira [1978].
- Corte-Real, Jeronimo (1594), *NAUFRAGIO e Lastimoso Sucesso da Perdiçam de Manoel de Sousa de Sepulveda, & Dona Lianor de Sá sua mulher & filhos, vindo da India para este Reyno na nao chamada o galião grande S. João que se perdeu no cabo da boa Esperança, na terra do Natal. E a peregrinação que tiveram rodeando terras de Cafres mais de 300. legoas té sua morte*, S.I. [Lisboa], Oficina de Simão Lopez.
- Cunha, Alfredo da (1892), *O Naufrágio do Poveiro* (folha volante).
- Davis, John (1595), *The Seamen's Secrets – Divided into two parts wherein is taught the three kinds of sayling* (Newly corrected by the author John Davis of Sandridge), London, Thomas Dawfon, 1607.
- Defoe, Daniel de (1719), *Aventuras de Robinson Crusoé*, 6 volumes, in 12º. Paris, Pillet ainé [1836].
- Deperthes, Jean Louis Hubert Simon (1781), *Histoire des naufrages, ou recueil des relations les plus intéressantes des naufrages, hivernemens, délaissemens, incendies, et autres événements funestes arrivés sur mer – nouvelle édition, refondue, corrige et augmentée...*, Paris, Ledoux et Tenré, Librairies [1818-].
- Fonseca, Branquinho da (1952), *Mar Santo*, Lisboa, Publicações Europa-América.
- Garrido, Álvaro (2011), *Tudo num Barco – património marítimo e cultura popular*, ed. Álvaro Garrido, Ílhavo, Câmara Municipal e Museu Marítimo.
- Graça, António Santos (1932), *O Poveiro – usos, costumes, tradições, lendas*, Póvoa de Varzim, Edição do Autor.
- (1952), *Epopeia dos Humildes (para a história trágico-marítima dos poveiros)*, Póvoa de Varzim, Câmara Municipal da Póvoa de Varzim [2005].
- Habsburg, Francesca von (2018), "A Renaissance for the Oceans", in *Tidalectics – Imagining an oceanic worldview through art and science*, Stefanie Hessler (ed.), London, TBA21-Academy, The MIT Press, Cambridge, Massachussets.

- James-Raoul, Danièle (2006), «L'écriture de la tempête en mer dans la littérature de fiction, de pèlerinage et de voyage», in Ch. Connochie-Bourgne (dir.), *Mondes marins du Moyen Âge*, Aix-en-Provence, Presses de l'Université de Provence, p. 217-229.
- Kirby, Elizabeth e Mary (1907), *The Sea and its Wonders, a companion volume to "the world at home"*, London, T. Nelson and Sons, Paternoster Row.
- Lanciani, Giulia (1997), *Sucessos e Naufrágios das Naus Portuguesas*, Lisboa, Editorial Caminho.
- (1983), *Santa Maria da Barca – três testemunhos para um naufrágio* (introdução e leitura de Giulia Lanciani), Lisboa, Imprensa Nacional Casa da Moeda.
- (1979), Landolt, Cândido (1915), *O Folk-Lore Varzino*, Póvoa de Varzim.
- Lavanha, João Baptista (1595), *Regimento Náutico*, Lisboa, Simões Lopes.
- Lavanha, João Baptista (1597), *Naufrágio da Nau Santo Alberto*, Lisboa, Alexandre de Siqueyra.
- Leitão, Humberto e J. Vicente Lopes (1974), *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual* (3ª edição), Lisboa, Edições Culturais da Marinha [1990]
- Leys, Simon (2018), "La mer et les écrivains" in *La Chine, la Mer et la Littérature* (essais choisis), s/l: Smilkovprint (EU), pp. 135-151.
- (2003), *La Mer dans la Littérature Française: de François Rabelais à Pierre Loti* (2 vols.), Paris, Plon.
- Lima, Augusto César Pires de (1938), "A Nau Catrineta e o naufrágio que passou Jorge de Albuquerque Coelho vindo do Brasil no ano de 1565" in *Naufrágio que passou Jorge de Albuquerque Coelho, vindo do Brasil para este reino no ano de 1565, relação escrita por Bento Teixeira Pinto, que se achou no dito naufrágio*, prefácio notas e glossário de Augusto César Pires de Lima, Porto, Domingos Barreira Editor, pp. 9-26.
- Lobo, Constantino Lacerda (1815), "Memória sobre o estado das pescarias na costa do Algarve no ano de 1790", in *Memórias Económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa (1789-1815)*, vol. 5, Lisboa, Banco de Portugal [1991], pp. 69-101.
- (1812a), "Memória sobre o estabelecimento da cultura do chenopodio marítimo, donde se tira a barrilha ou soda", in *Memórias Económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa (1789-1815)*, vol. 4, Lisboa, Banco de Portugal [1991], pp. 75-87.

- (1812b), "Memória sobre algumas observações feitas no ano de 1789 relativas ao estado da pescaria da província de Entre-Douro-e-Minho", in *Memórias Económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa (1789-1815)*, Vol. 4, Lisboa, Banco de Portugal, [1991], pp. 289-314.
- (1812c), "Memória sobre a decadência das pescarias em Portugal", in *Memórias Económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa (1789-1815)*, vol. 4, Lisboa, Banco de Portugal, pp. 241-288.
- (1812d), "Memória sobre a preparação do peixe salgado, e seco das nossas pescarias", in *Memórias Económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa (1789-1815)*, vol. 4, Lisboa, Banco de Portugal, 197-240.
- (1791a), "Memória em que se expõe a análise do sal comum das marinhas de Portugal", in *Memórias Económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa (1789-1815)*, vol. 3, Lisboa, Banco de Portugal [1991], pp. 181-196.
- (1791b), "Memória sobre a decadência da pescaria de Monte Gordo", in *Memórias Económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa (1789-1815)*, vol. 3, Lisboa, Banco de Portugal [1991], pp. 251-268.
- Lopes, Francisco Luiz (1850), *Breve Notícia de Sines, Pátria de Vasco da Gama*, Lisboa, Typographia do Panorama, 1ª ed.
- Marie de France (ed. 1990), *Les Lais*, ed. K. Warnke com tradução de L. Harf-Lancner, Paris, Le Livre de Poche, col. Lettres Gothiques.
- Martins, Oliveira (1882), "Requerimento dos Poveiros", in *Jornal do Comércio*, 22 de Agosto.
- Martocq, Bernard (1998), "Note bibliographique sur l'Histoire Trágico-Marítima", *Cahiers d'Études Romanes*, 1, 19-29.
- Melo, João de (1958), *Mar Rubro – baleeiros dos Açores*, Lisboa, Orion.
- (1964), *Pedras Negras*, Lisboa, Portugália Editora.
- (2000), *Açores, o segredo das ilhas (narrativa de viagem)*, Alfragide, Publicações D. Quixote.
- Meure, Chantale (2018), "Récits et mémoire de naufrages dans le sud-ouest de l'océan Indien. XVIe-XVIIIe siècles. Tempêtes, naufrages et pirates dans l'océan Indien: accidents: accidents réels ou péripéties fictives?", *Faculté de lettres et sciences humaines*, Feb 2011, Saint Denis, La Réunion, pp. 13-25. Hal-01157590.

Neill, Peter (ed.) (2000), *American Sea Writing – A Literary Anthology*, pref. Nathaniel Philbrick, New York, The Library of America.

Nobre, António (1892), *Só*, Paris, Léon Vanier, Éditeur

Passos, Carlos de (1928), “Navegação portuguesa dos séculos XVI^o e XVII^o. Naufrágios inéditos. Novos subsídios para a História trágico-marítima de Portugal”, Biblos, Coimbra, pp. 224-250.

Peixoto, Rocha (1898), “Etnografia Portuguesa. Habitação. Os palheiros do Litoral”, *Portugália*.

Pinto, Bento Teixeira (1938), *Naufrágio que passou Jorge de Albuquerque Coelho, vindo do Brasil para este Reino no Ano de 1565, escrito por Bento Teixeira Pinto, que se achou no dito Naufrágio*, prefácio, notas e glossário de Augusto Pires de Lima, Porto, Livraria Simões Lopes.

Raban, Jonathan (1992), *The Oxford Book of the Sea*, ed. Jonathan Raban, Oxford, New York, Oxford University Press.

Redol, Alves (1959), *Uma Fenda na Muralha*, Lisboa, Portugália Editores.

—— (1942), *Avieiros*, Lisboa, Livraria Portugália.

Ribeiro, Aleixo (1962), *Patrão Bento*, Lisboa, Editorial Estúdios Cor, Lda.

Santareno, Bernardo (1959), *O Lugre*, Lisboa, Edições Ática.

—— (1959), *Nos Mares do Fim do Mundo*, Lisboa, Edições Ática.

—— (1960) *António Marinheiro – o Édipo de Alfama*, Lisboa, Edições Ática [1966]

Seixo, Maria Alzira e Alberto Carvalho (org.) (1996), *A História Trágico-Marítima (Análises e Perspectivas)*, Lisboa, Edição Cosmos.

Silva, António Artur Baldaque da (1891), *Estado actual das pescas em Portugal, compreendendo a pesca marítima, fluvial e lacustre em todo o continente do Reino, referido no ano de 1886*, Lisboa, Imprensa Régia.

Sonrel, Léon (1880), *Le Fond de la Mer*, Paris, Hachette. Traduzido para português por J. D. Moreira de Sousa. Ver Sonrel, L. (1880), *O Fundo do Mar*, Porto, Magalhães & Moniz Editores, s/d.

Sousa, Arlindo de (1965), *Vocabulário de Entre Douro e Vouga. I. Artes de Pesca Marítima – Elementos para um estudo comparativo da linguagem da pesca de Portugal e Brasil*, Lisboa, Separata da “Revista de Portugal, Série A: Língua Portuguesa” – Volume XXX.

——— *Cancioneiro de Entre Douro e Mondego – Douro Litoral e Beira Litoral*, Lisboa: Livraria Bertrand, s/d.

Sue, Eugène (1832), *A Salamandra*, Lisboa, Typ. de O.R. Ferreira [1846].

Tadié, Jean-Yves (1996), *Le Roman d’Aventures*, Paris, Éditions Gallimard [2013], pp. 149-187

Vitorino, António (1938), *Gente da Vieira*, Lisboa, ETA – Editorial Técnica e Artística.

Watt, Ian P. (1981), *Conrad in the Nineteenth Century*, Berkley, Los Angeles, University of California Press

Williams, Linda (2019), “Deep time and myriad ecosystems – urban imaginaries and unstable”, in *The Aesthetics of the Undersea*, eds. Margaret Cohen e Killian Quigley, London e New York, Routledge, pp. 167-179.